TYGODNIK • 1.06.1975

CENA 3 ZŁ

22
1247

SKRZYDLATA POLSKA

Z LOTU PO KRAJU

PLENUM ZARZĄDU GŁÓWNEGO AEROKLUBU PRL

Pod przewodnictwem prezesa gen. bryg. nawig. **Władysława Jagiełły** obradował 15 maja w Warszawie Zarząd Główny Aeroklubu PRL.

W posiedzeniu plenarnym ZG APRL udział wzięli: wiceminister Komunikacji gen. dyw. pil. **Jan Raczkowski**, przedstawiciel Wydziału Organizacyjnego KC PZPR **Witold Dłużniak** oraz wicedyrektorzy Centralnego Zarządu Lotnictwa Cywilnego: **Czesław Gagajek, Jerzy Rybarski i Aureliusz Misiorek.**

Na plenum poinformowano członków ZG, iż minister Oświaty i Wychowania delegował do prac w ZG APRL – **Eugeniusza Buśko**, a przewodniczący Głównego Komitetu Kultury Fizycznej i Turystyki – **Zdzisława Strzemiecznego.**

W toku obrad zatwierdzono sprawozdanie finansowe za 1974 r. oraz omówiono aktualną sytuację finansową w PRL. Plenum podjęło także uchwałę o zmianie wysokości składek członkowskich w aeroklubach, podwyższając je nieznacznie: z 5 zł do 10 zł miesięcznie dla młodzieży i z 10 zł do 20 zł miesięcznie dla członków rzeczywistych (sekcji). Zatwierdzono także program realizacji uchwały i wniosków z X Zjazdu Krajowego APRL oraz omówiono sprawy bieżące, m.in. zasady ochrony pracy w APRL, koncepcje przygotowania pilotów dla lotnictwa cywilnego, trudności w obsadzie kadry instruktorskiej technicznej oraz potrzebę reorganizacji działalności Aeroklubu PRL.

Następne posiedzenie plenarne ZG APRL odbędzie się we wrześniu br.

KRAJOWA KONFERENCJA NAUKOWA PTA

W dniach 12–13 maja br. odbyła się w Ryni k. Warszawy krajowa konferencja naukowa Polskiego Towarzystwa Astronautycznego. Tematem jej były zagadnienia biologii i medycyny kosmicznej, rozwoju łączności satelitarnej i prawa kosmicznego. Omawiano także problemy fizyki i techniki kosmicznej.

1 500 SKOKÓW WYKONAŁ JAXA-ROŻEN

Skoczek Aeroklubu Jeleniogórskiego, społeczny instruktor spadochronowy, mgr inż. **Przemysław Marcin Jaxa-Rożen,** wykonał 13 maja br. 1500 skok ze spadochronem, skacząc parą z instruktorem **Stefanem Wekerem** z wysokości 1 700 m. Po wylądowaniu jubilat przyjął gratulacje z rąk prezesa AJ generała Juliana Pażdziora i kierownictwa Aeroklubu. Sekcja spadochronowa uczciła jubileusz swojego starszego kolegi, wręczając mu olbrzymi bukiet kwiatów. Do gratulacji dołączamy się i my. (S.W.)

PROPORZEC LOTU DLA ODDZIAŁU BYDGOSKIEGO

W Bydgoszczy odbyła się 29 kwietnia miła uroczystość wręczenia miejscowemu Oddziałowi PLL LOT proporca przechodniego LOTU za zajęcie 1 miejsca w socjalistycznym współzawodnictwie pracy między oddziałami krajowymi LOT w 1974 r. Oddział Bydgoski zwyciężył w tym współzawodnictwie już po raz drugi. W 1974 r. wykonał on roczny plan przewozów w 121,6 proc. Na linii bydgoskiej przewieziono w ubr. ponad milion kg towarów i poczty, zanotowano dalszy wzrost w przewozach osobowych. Pomyślnie rozwija się także sprzedaż biletów na linie zagraniczne. Dodajmy, że kierownikiem oddziału LOTu w Bydgoszczy jest znany pilot **mgr Franciszek Gołata.**

SPADOCHRONOWE MANEWRY HARCERSKIE

Konkurencje spadochronowe V Centralnych Manewrów Techniczno-Obronnych ZHP odbyły się w dniach 10–12 maja br. na lotnisku Aeroklubu Warszawskiego na Gocławiu. Startowało 14 trzyosobowych drużyn. Każdy z zawodników wykonał po sześć skoków na celność lądowania (3 z wysokości 800 m i 3 z 1 000 m).

Wyniki drużynowe: 1. Warszawa (**Halina Kalinowska, Robert Turek, Krzysztof Zarzecki**) – 31,64 m; 2. Kraków (**Leszek Mańkowski, Paweł Rey, Wiesław Guzik**) – 32,71 m; 3. Bydgoszcz (**Zbigniew Ziółkowski, Marian Kotlega, Henryk Szwed**) – 38,33 m.

Indywidualnie najlepsze rezultaty osiągnęli: 1. **Grzegorz Rzepecki,** (Lublin), 2. **Zbigniew Zieliński** (Zielona Góra), 3. **Leszek Mańkowski** (Kraków).

NOWY ZARZĄD AEROKLUBU GDAŃSKIEGO

W kwietniu br. obradowało walne zgromadzenie sprawozdawczo-wyborcze członków Aeroklubu Gdańskiego, na którym dokonano podsumowania czteroletniej działalności. W związku z opuszczeniem dotychczasowego lotniska i przeniesieniem się na nowe, władze partyjne i administracyjne Gdańska wykazały duże zainteresowanie problemami zagospodarowania nowego lotniska. Kadra i członkowie AG zobowiązali się wykonać na nowym lotnisku wiele różnego rodzaju prac wartości pół miliona złotych.

Zgromadzenie wybrało nowy Zarząd. Prezesem wybrano mgra **Józefa Łacmańskiego** – wiceprezydenta m. Gdańska. Wiceprezesami zostali: mgr inż. **Mieczysław Tokasz** – dyrektor technicznego Zjednoczenia Przemysłu Stoczniowego i mgr **Mieczysław Stachowicz** – zastępca kierownika Wydziału Propagandy i Agitacji KW PZPR. Funkcję sekretarza objął inż. **Antoni Matheus** – kierownik Oddziału ZUA w Gdańsku, a skarbnikiem został inż. **Janusz Jung** – dyrektor d/s zaplecza Hydrobudowy 4. (j.m.)

XX SZYBOWCOWE MISTRZOSTWA POLSKI W LESZNIE

W Centrum Wyszkolenia Lotniczego w Lesznie Wlkp. rozpoczęły się 18 maja XX Szybowcowe Mistrzostwa Polski, rozgrywane po raz pierwszy w dwóch klasach — otwartej (15 członków kadry narodowej na szybowcach „Jantar-1") i standard (20 zawodników na „Fokach" i 7 zawodniczek na szybowcach „Cobra-15").

Pierwszą konkurencją były przeloty docelowo-powrotne: Leszno-Barlinek-Leszno — 326 km dla klasy otwartej oraz Leszno-Przytoczna-Leszno — 204 km dla klasy standard.

W klasie otwartej konkurencję ukończyli wszyscy zawodnicy. Wyniki: 1. STANISŁAW KLUK (Stalowa Wola) — 1 000 pkt; 2. STANISŁAW ZIĘTEK (Bielsko-Biała) — 995 pkt; 3. HENRYK POŹNIAK (Stalowa Wola) — 990 pkt. W klasie standard przelot ukończyło 25 zawodników. Wyniki: 1. LESZEK DUNOWSKI (Gdańsk) — 1 000 pkt; 2. HENRYK TOBOŁA (Słupsk) — 972 pkt; 3. ELIGIUSZ WAWRZYNIAK (Lubin) — 958 pkt.

W kolejnych dniach trwania mistrzostw, 19, 20 i 21 maja nie udało się rozegrać dalszych konkurencji, ze względu na niesprzyjające warunki atmosferyczne.

Wyniki i relacje z XX mistrzostw w następnych numerach „Skrzydlatej".

W SKRÓCIE

● **Odszedł do rezerwy** po wielu latach służby w Wojskach Lotniczych, ze względu na stan zdrowia, płk mgr **Jerzy Bartosiak**, wzorowy oficer, zasłużony działacz partyjny i aktywny działacz społeczny, wieloletni sekretarz Komitetu Partyjnego Wojsk Lotniczych, wielokrotnie odznaczany i wyróżniany.

● **27 kwietnia br.** piloci szybowcowi Aeroklubu Ziemi Lubuskiej w Zielonej Górze wylatali w sprzyjających warunkach atmosferycznych 45 godzin, wykonując m.in. kilka udanych przelotów.

● **W Gdyni** obradowała zbiorcza grupa robocza do spraw transportu Polsko-Węgierskiej Stałej Komisji Współpracy Gospodarczej, która omawiała problemy współpracy w dziedzinach transportu morskiego, kolejowego, samochodowego i lotniczego.

● **Na lotnisku gdańskim** w Rębiechowie otwarto w tymczasowym pomieszczeniu zastępczym dworzec międzynarodowy, co umożliwia obsługę pasażerów w ruchu międzynarodowym. Swój czwarty sezon lotów na trasie Berlin–Gdańsk–Berlin otwarzyły linie lotnicze NRD „Interflug".

● **Do wysiewów** nawozów mineralnych na polach kombinatów PGR w Głubczycach i Kietrzu, w województwie opolskim, użyto po raz pierwszy śmigłowca Mi-2, który obsiewał sztucznymi nawozami łany rzepaku.

● **Śmigłowiec** Mi-6A przedsiębiorstwa „Instal" przetransportował w Grzybowie drogą powietrzną, na odległość 1,5–3,5 km, cztery 6-tonowe zbiorniki dla kopalni siarki.

● **W dniach 10–11 maja br.** rozegrano w stolicy Dolnego Śląska I Wrocławski Zwiad Dziennikarzy i Pilotów z udziałem 9 załóg z Wrocławia i 1 z Opola. Zwyciężyła załoga wrocławska w składzie: pil. **L. Horbaczewski,** nawig. **R. Widelak** i red. **R. Panek** – 2 183 pkt.

● **W WSK PZL** w Rzeszowie pracuje od ponad roku elektroniczna maczyna cyfrowa „R-20" – pierwszy zainstalowany w polskim przedsiębiorstwie produkcyjnym komputer jednolitego systemu EMC-„Riad".

WYDAWNICTWA

Ostatnio ukazały się nowe książki lotnicze:

M. PAWLIKOWSKI – **Siedmiu z Halifaxa „J".** Wspomnienia znanego aktora – lotnika dywizjonu 300 i 301. Wyd. 3, stron 160, cena 10 zł. Wyd. MON.

B. POLEWOJ – **Opowieść o prawdziwym człowieku.** Wznowienie 13 znanej powieści o radzieckim pilocie A. Maresjewie. Str. 408, cena 35 zł. Wyd. „Iskry" Klasyka Młodych.

J. ŻUŁAWSKI – **Na srebrnym globie.** Rękopis z Księżyca. Wznowienie 3 powieści fantastyczno-naukowej o wyprawie na Księżyc. Str. 344, cena 35 zł. Wydawnictwa Literackie.

J. KĘDZIERSKI – **Z kabiny obserwatora.** Wspomnienie oficera lotnictwa polskiego z lat 1926–1939, znanego obecnie publicysty, m.in. współpracownika „Skrzydlatej", która drukowała niektóre fragmenty tych wspomnień. Stron 272, cena 20 zł. Wyd. MON.

P. ELSZTEIN – **Młody modelarz rakiet.** Wydanie 3 całkowicie przerobione, omawiające wszechstronnie amatorskie rakietownictwo. Str. 244, cena 39 zł. Wyd. Naukowo-Techniczne.

ZGONY

16 maja 1975 r. zmarł, w wieku 70 lat, mgr inż. **WACŁAW LITWINOWICZ,** oficer pilot rez., długoletni pracownik PLL LOT i PZL, specjalista od eksploatacji sprzętu lotniczego i planowania portów lotniczych, autor wielu fachowych prac i publikacji, m.in. książki „Transport lotniczy towarów", współpracownik „Skrzydlatej Polski", członek Klubu Seniorów Lotnictwa APRL.

W NASTĘPNYM NUMERZE:

- **POKER PO KRAKOWSKU**
- **DĘBLIN-75**
- **„SKRZYDLATA" W ZIELONEJ GÓRZE**
- **9 PUŁK LOTNICTWA MYŚLIWSKIEGO**
- **OKĘCIE PRZED FINISZEM**
- **O WŁAŚCIWOŚCIACH LOTNI**

NASZA OKŁADKA:

Polski śmigłowiec SP-SDB wylądował w oazie Tazerbo. To był cel wyprawy rozpoczętej w Świdniku. Oaza położona jest w odległości 610 km od wybrzeża Morza Śródziemnego. O tym jak doszło do skutku to niezwykłe przedsięwzięcie: lot śmigłowcem z Polski do Afryki, pisze mgr inż. Ryszard Witkowski na stronach 12–13.

Zdjęcie: R. Witkowski

NA HORYZONCIE

SKRZYDLATE LATO

Za tydzień już wakacje. W tym roku po raz pierwszy znacznie wcześniej niż dotychczas uczniowie szkół podstawowych rozpoczną swój letni wypoczynek. Dla uczniów szkół średnich wakacje się rozpoczną dwa tygodnie później. Nowy terminarz letnich wakacji stwarza większe możliwości organizowania bardziej racjonalnego wypoczynku dla milionów dziewcząt i chłopców. Jak się oblicza, w tym roku z różnych kolonii, obozów i tzw. wczasów w mieście skorzysta 5 milionów uczniów.

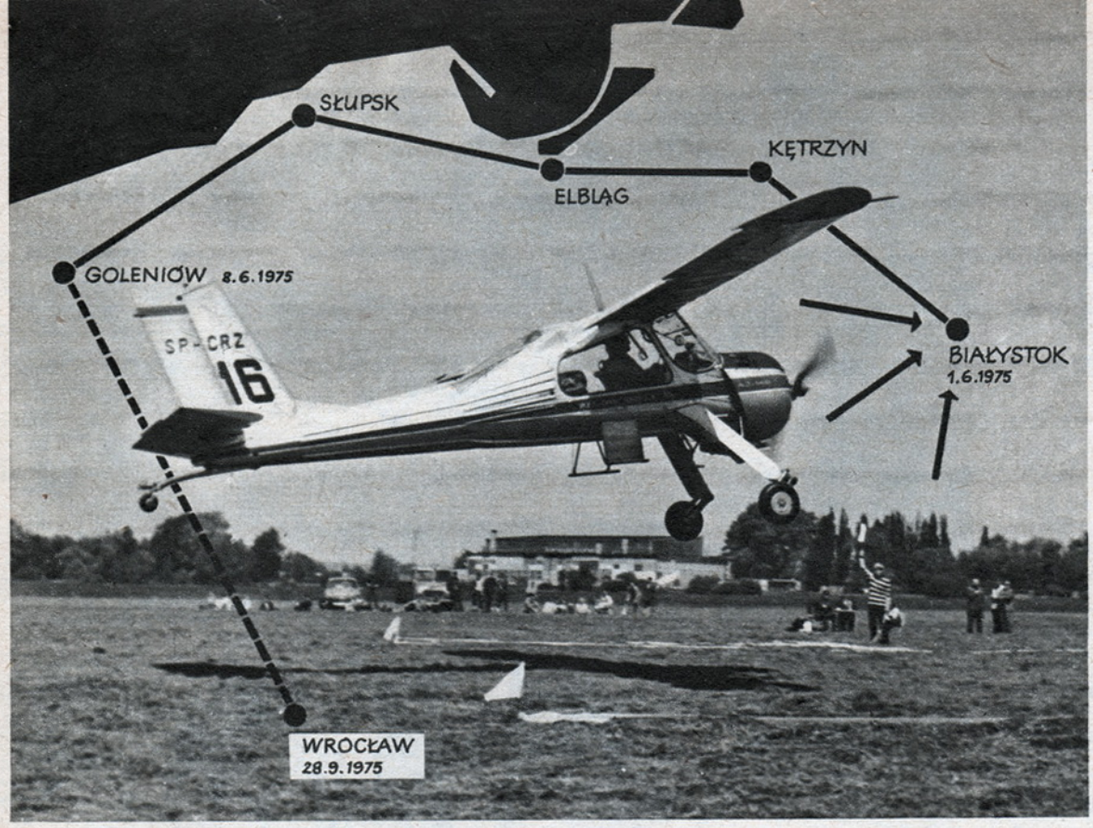
Jeżeli dopisze pogoda, tegoroczne uczniowskie lato zapowiada się atrakcyjnie. Znacznie więcej będzie też obozów specjalistycznych, w tym również lotniczych. Dla wielu, którzy zechcą spędzić lato pod skrzydłami lub pod czaszami spadochronów, aerokluby regionalne organizują wspólnie z organizacjami młodzieżowymi i przy współudziale kuratoriów obozy zapoznawcze z lotnictwem oraz obozy szkoleniowe, szybowcowe i spadochronowe.

Ministerstwo Oświaty i Wychowania wspólnie z Aeroklubem PRL organizuje, podobnie jak w roku ubiegłym, centralne lotnicze obozy szkoleniowe. Na turnusach w lipcu i sierpniu szkolić się będą kandydaci na skoczków spadochronowych w Centrum Wyszkolenia Spadochronowego — Aeroklubie Podkarpackim w Krośnie i w filii Aeroklubu Łódzkiego w Piotrkowie Trybunalskim. Młodzi adepci szybownictwa odbędą szkolenie w Aeroklubie Bydgoskim. Poza tym letnie obozy szkoleniowe szybowcowo-spadochronowe organizują wspólnie z ZHP i ZMS prawie wszystkie aerokluby regionalne. Wiele ciekawych obozów, m.in. modelarskich, zapowiadają Hufce ZHP, LOK i Pałace Młodzieży. Sygnalizują nam też specjalne obozy miłośnicy lotni.

Sądzimy, że w tegorocznych wakacjach nie zabraknie atrakcji dla amatorów lotnictwa, a skrzydlate lato powinno przynieść setkom dziewcząt i chłopców wiele podniebnych wrażeń. Liczymy też, że tym samym nasza lotnicza rodzina powiększy się o nowe zastępy modelarzy, pilotów i skoczków, których z radością powitamy w lotniczej społeczności.

Naszym młodym przyjaciołom lotnictwa życzymy w czasie letnich ferii miłego i dobrego odpoczynku, atrakcji i licznych przygód pod skrzydłami i czaszami spadochronów. Bawcie się dobrze. Wypoczywajcie aktywnie.

Ikarus



PIÓREM I KNYPLEM

Zlotem do Białegostoku rozpoczyna się wielka doroczna impreza — XIII Samolotowy Rajd Dziennikarzy i Pilotów. Ćwierć setki pilotów i dwa razy tyle dziennikarzy z całego kraju przeniesie się następnie na skrzydłach „Wilg" i „Gawronów" do Kętrzyna, potem do Elbląga i Słupska, by zakończyć lotniczą część rajdu w 2 Pułku Lotnictwa Myśliwskiego „Kraków" w Goleniowie k. Szczecina. Dziennikarze i piloci będą wiec mogli podziwiać z lotu ptaka piękno tej części naszego kraju. Dzięki organizatorom poszczególnych etapów, mają również zapewniony bogaty program pobytu w każdym miejscu lądowania. Będą mogli poznać bliżej historię i osiągnięcia regionów, miast i zakładów pracy oraz miejsca pamięci narodowej; spotkają się z ludźmi tworzącymi socjalistyczną współczesność i przyszłość oraz weteranami walk o wyzwolenie kraju. Tegoroczny rajd przebiega bowiem pod hasłem uczczenia 30-ej rocznicy zwycięstwa nad faszyzmem i wiedzie szlakiem znaczonym męstwem m.in. lotników polskich z 1 pułku lotnictwa myśliwskiego „Warszawa".

Niecodzienne, podniebne spotkania rajdowe dziennikarzy i pilotów rozpoczęły się trzynaście lat temu, w stolicy Dolnego Śląska, Złotem Gwiaździstym Dziennikarzy z okazji Dni Wrocławia. Lokalna impreza, której inicjatorami i pierwszymi organizatorami były Aeroklub Wrocławski, Rozgłośnia Wrocławska Polskiego Radia i Towarzystwo Rozwoju Ziem Zachodnich, szybko stała się popularna w całym kraju. Z każdym rokiem obejmowała swym zasięgiem nowe regiony, by stać się imprezą o zasięgu ogólnopolskim. Rajdowe samoloty lądowały niemal wszędzie tam, gdzie działo się coś ważnego dla naszego kraju. Impreza czciła wielkie rocznice i była okazją do podkreślenia osiągnięć zwykłych ludzi pracy. Każdy rajd był kopalnią tematów dla dziennikarzy, a dla wszystkich jego uczestników — niezwykle interesującą lekcją historii i współczesności o wielkim ładunku poznawczym.

W rajdowe szranki stanęło dotąd 768 dziennikarzy i pilotów (niektórzy kilkakrotnie). Plonem dziennikarskich penetracji podczas rajdu są liczne — chociaż nigdy ich dość — publikacje w prasie, radiu i telewizji. Zapoznawały one społeczeństwo z osiągnięciami regionów, przez które przelatywały rajdowe samoloty i popularyzowały lotnictwo. Rajdowe spotkania i sportowa rywalizacja mistrzów pióra i knypla, niepowtarzalna atmosfera imprezy — mają swoich przysięgłych zwolenników. Tacy wielokrotni uczestnicy i zwycięzcy rajdów, jak dziennikarze Andrzej Waligórski, Sławomir Szof, Bogdan Kaznowski, Tadeusz Cegielski, Teresa Chwieduk, Hanna Kramarczuk i nasz redakcyjny kolega Jerzy Zarębski (12 startów!) zapisali się złotymi zgłoskami w historii rajdu. Podobnie można mówić o pilotach, takich jak Zdzisław Dudzik, Stanisław Maksymowicz, Waldemar Gross, Kazimierz Pogorzelski, Władysław Gawlik i inni. Wielu ludzi zasłużyło się też przy niełatwej organizacji imprezy. Wśród nich — wieloletni kierownik i „ojciec" rajdu Antoni Chojcan, nieżyjąca już i nieodżałowana Maria Teisseyre, Władysław Pawłowicz i inni. W tym miejscu z satysfakcją możemy powiedzieć, że przy narodzinach tej pięknej, dziennikarsko-lotniczej imprezy była także „Skrzydlata Polska". Przez cały okres trwania rajdu byliśmy jego współorganizatorami i wspieraliśmy go pełną miarą naszych możliwości.

Mamy nadzieję, że tegoroczna edycja tej imprezy nawiąże do najlepszych jej tradycji; że dla pilotów będzie, jak dotąd, imprezą sportową wysokiej rangi, a dla dziennikarzy — okazją do jeszcze bardziej niż dotąd licznych i doskonalszych publikacji na tematy związane z rajdem.

HENRYK KUCHARSKI
Zdjęcia: B. Koszewski

KRONIKA 12 RAJDÓW

I — 9—12 maja 1962 r. Zwycięska załoga — pil. **Stanisław Maksymowicz** (Aer. Wrocławski) i red. **Edward Barbarowicz** („Gazeta Robotnicza"). Najlepszy pilot — **Jerzy Zalewski** (Aer. Warszawski). Najlepszy dziennikarz — **Edward Barbarowicz.** Lot okrężny nad Dolnym Śląskiem. 21 załóg.

II — 7—12 maja 1963 r. Zwycięska załoga — pil. **Zdzisław Dudzik** (Aer. Warszawski) i red. **Jerzy Zarębski** („Skrzydlata Polska"). Najlepszy pilot — **Marek Studziński** (Aer. Kielecki). Najlepszy dziennikarz — **Jerzy Zarębski.** Trasa: Wrocław — Jelenia Góra — Zielona Góra — Szczecin — Wrocław. 26 załóg.

III — 17—23 maja 1964 r. Zwycięska załoga — pil. **Stanisław Maksymowicz** (Aer. Wrocławski) i red. **Andrzej Waligórski** (PR Wrocław). Najlepszy pilot — **Henryk Sienkiewicz** (Aer. Zagłębia Miedziowego). Najlepszy dziennikarz — **Teresa Chwieduk** („Słowo Polskie"). Trasa: Lublin — Płock — Olsztyn — Gdańsk — Oleśnica. 29 załóg.

IV — 30 kwietnia — 8 maja 1965 r. Zwycięska załoga — pil. **Waldemar Kwiatkowski** (Aer. Warszawski) i red. **Tadeusz Stępień** („Kurier Polski"). Najlepszy pilot — **Waldemar Kwiatkowski.** Najlepszy dziennikarz — **Sławomir Szof** (PR Warszawa). Trasa: Elbląg — Słupsk — Szczecin — Osowa Sień — Opole — Wrocław. 35 załóg.

V — 29 maja — 9 czerwca 1966 r. Zwycięska załoga — pil. **Władysław Gawlik** (Aer. Śląski) i red. **Jacek Cieszewski** („Trybuna Robotnicza"). Najlepszy pilot — **Zbigniew Wróblewski** (Aer. Śląski). Najlepszy dziennikarz — **Andrzej Waligórski** (PR Wrocław). Trasa: Gniezno — Włocławek — Ostrów Wlkp. — Rybnik — Nysa — Wrocław. 41 załóg.

VI — 20—28 maja 1967 r. Zwycięska załoga — pil. **Kazimierz Pogorzelski** (Wojska Lotnicze) i red. **Bogdan Kaznowski** („Wiraże"). Najlepszy pilot — **Zdzisław Dudzik** (Aer. Warszawski). Najlepszy dziennikarz — **Bogdan Kaznowski.** Trasa: Lublin — Radom — Kielce — Wrocław. 40 załóg.

VII — 29 kwietnia — 7 maja 1968 r. Zwycięska załoga — pil. **Kazimierz Pogorzelski** (Wojska Lotnicze) i red. **Bogdan Kaznowski** („Wiraże"). Najlepszy pilot — **Władysław Gawlik** (Aer. Bielsko-Bialski). Najlepszy dziemikarz — **Tadeusz Cegielski** (PR Zielona Góra). Trasa: Mińsk Maz. — Wałcz — Kołobrzeg — Leszno Wlkp. — Wrocław. 32 załogi.

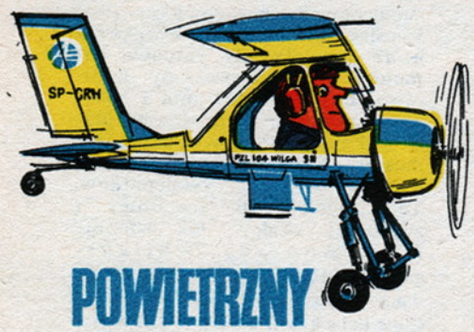
VIII — 4—14 maja 1969 r. Zwycięska załoga — pil. **Janusz Pasierski** (Aer. Warszawski) i red. **Sławomir Szof** (PR Warszawa). Najlepszy pilot — **Zdzisław Dudzik** (Aer. Warszawski). Najlepszy dziennikarz — **Sławomir Szof.** Trasa: Białystok — Elbląg — Inowrocław — Poznań — Wrocław. 35 załóg.

IX — 30 kwietnia — 9 maja 1970 r. Zwycięska załoga — pil. **Janusz Łodziński** (Wojska Lotnicze) i red. **Jadwiga Korzeniowska** („Żołnierz Polski"). Najlepszy pilot — **Jan Górecki** (Wojska Lotnicze). Najlepszy dziennikarz — **Jadwiga Korzeniowska.** Trasa: Rzeszów — Nowy Sącz — Nowy Targ — Bielsko-Biała — Wrocław. 34 załogi.

X — 23 maja — 1 czerwca 1972 r. Zwycięska załoga — pil. **Stanisław Marliński** (Aer. Radomski) i red. **Hanna Kramarczuk** (TV Warszawa). Najlepszy pilot — **Waldemar Gross** (Aer. Wrocławski). Najlepszy dziennikarz — **Hanna Kramarczuk.** Trasa: Dęblin — Świdnik — Rzeszów — Mielec — Bielsko-Biała — Wrocław. 33 załogi.

XI — 24—29 maja 1973 r. Zwycięska załoga — pil. **Stanisław Maksymowicz** (Aer. Wrocławski) i red. **Andrzej Waligórski** (PR Wrocław). Najlepszy pilot — **Jan Baran** (Aer. Rzeszowski). Najlepszy dziennikarz — **Andrzej Waligórski.** Trasa: Dęblin — Toruń — Szczecin — Zielona Góra — Wrocław. 30 załóg.

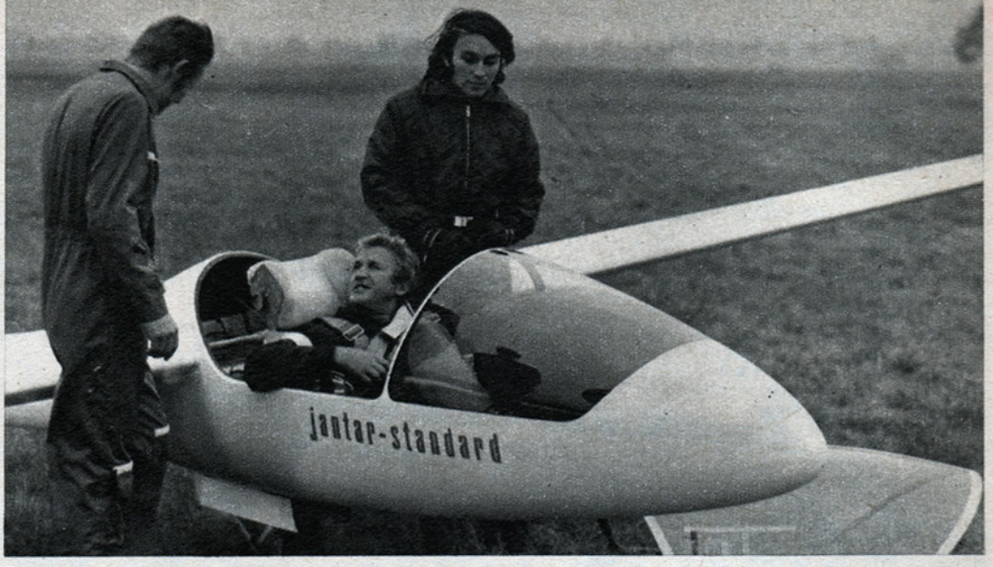
XII — 26 maja — 3 czerwca 1974 r. Zwycięska załoga — pil. **Leszek Szutowski** (Aer. Bydgoski) i red. **Mieczysław Kowalski** („Gazeta Pomorska"). Najlepszy pilot — **Leszek Szutowski.** Najlepszy dziennikarz — **Maria Szabłowska** (PR Warszawa). Trasa: Zamość — Pińczów — Gliwice — Strzelin — Turoszów. 28 załóg.



POWIETRZNY ZWIAD "SKRZYDLATEJ"

Henryk Kucharski korespondencja własna z pokładu "Wilgi"

„Skrzydlata" znów na powietrznych szlakach! Dzięki przychylności Aeroklubu PRL i Aeroklubu Warszawskiego, które udostępniły nam samolot, kontynuujemy rozpoczęty w roku ubiegłym nasz powietrzny zwiad prasowy po aeroklubach regionalnych. Na skrzydłach „Wilgi-3", nazwanej już „Wąskotorówką", w końcu kwietnia wylecieliśmy po raz pierwszy w br. na trasę. Była ona rekordowo długa. Znaczyły ją kolejno: Warszawa, Łódź, Leszno, Zielona Góra, Jelenia Góra, Opole, Rybnik, Nowy Targ, Kielce, Warszawa. Za sterami — piszący te słowa przedstawiciel „Skrzydlatej", w towarzystwie fotoreportera BERNARDA KOSZEWSKIEGO. W kilka dni później — kolejny skok „Wąskotorówką" przez Kielce do Krakowa i z powrotem do Warszawy. Łącznie blisko dwa tysiące przelecianych kilometrów i wizyty aż w dziesięciu ośrodkach regionalnych Aeroklubu PRL Wyniesione z nich liczne obserwacje i wrażenia będą, tak jak w roku ubiegłym, tematem kolejnych relacji z POWIETRZNEGO ZWIADU „SKRZYDLATEJ". Pierwszą z nich zamieszczamy obok. (Red.)



Członkowie szybowcowej kadry narodowej — St. Kluk, F. Kępka i St. Witek (wyżej). Kierownik Centrum, St. Kolasa (z prawej) w sali egzaminatora PLKE (niżej). Zdjęcia: B. Koszewski i M. Raczkowski (1)

CENTRUM LOTNICZEGO ŻYCIA

Dwa dni czekaliśmy na samolot. W kieszeni mam wprawdzie zezwolenie APRL na przelot, ale... nie ma na czym lecieć. „Wąskotorówki" jak kilku innych samolotów Aeroklubu Warszawskiego nie ma w macierzystym hangarze. Oznacza to, że w aeroklubowej Polsce sporo się dzieje. Rzeczywiście, w Lesznie odbywają się — zgrupowanie szbowcowej kadry narodowej i egzaminy przed LKE, w Krośnie — takie same egzaminy, w Nowym Targu — zgrupowanie samolotowej kadry rajdowo-nawigacyjnej. A w takiej sytuacji bez wykorzystania sprzętu latającego AW na ogół się nie obywa. Wreszcie przylatuje nasza „wąskotorowa" „Wilga" SP-CRH, do której zostaliśmy — zresztą ku naszemu zadowoleniu — niejako przypisani. Zawiadowca błyskawicznie załatwia niezbędne formalności. Mechanicy krzątają się pracowicie przy samolocie. Jest czwartek, 24 kwietnia. Pogoda nieszczególna. Na Gocławiu zwijają właśnie start szbowcowy. „Bocian", „Muchy" i „Foki" powoli podążają za traktorami do hangaru. Startujemy. Jeszcze ostatnia zgoda „Gocławia-wieży" na odejście na trasę i przechodzimy na łączność z „Warszawą-zbliżaniem".

— ...czarli romeo hotel, dzień dobry, po starcie z Gocławia, z kursem sto sześćdziesiąt, do Łodzi przez Górę Kalwarię, z widzialnością, poziom sto...

— Romeo hotel... możesz, zgłoś Górę Kalwarię...

Znad miasta doskonałych wyrobów „Hortexu", naznaczonego wielkim zielonym neonem tej firmy, lecimy już po prostej do Łodzi, gdzie wyznaczyliśmy sobie międzylądowanie w drodze do Leszna. Pomimo wzmagającego się wiatru w oczy, po godzinie lądujemy na pustym lotnisku Aeroklubu Łódzkiego. Bernard Koszewski ma tu do odebrania pierwszy kolorowy film, wykonany przez pracownię filmową Aeroklubu PRL pt. „Najmłodsi na start", którego obróbki technicznej dokonano właśnie w Łodzi. Wieloletni magazynier AŁ, Władysław Madajski, oferuje zatankowanie samolotu paliwem. Pięknie dziękujemy, mamy bowiem za sobą zaledwie godzinę lotu, do Leszna dolecimy więc ze sporym jeszcze zapasem benzyny.

Wieża kontroli ruchu przy budynku hotelowo-administracyjnym CWL Leszno.

— W Lesznie, na sesji Lotniczej Komisji Egzaminacyjnej, jest prawie cała nasza kadra wyszkoleniowa, łącznie z szefem wyszkolenia, i kierownikiem aeroklubu — mówi Wł. Madajski.

Jesteśmy znów w powietrzu. Do Aeroklubu Łódzkiego, który może pochwalić się wieloma osiągnięciami szkoleniowymi i organizacyjnymi, m. in. pierwszym miejscem w klasyfikacji aeroklubów regionalnych w kraju w 1974 r., przylecimy jeszcze specjalnie, na dłużej. Tymczasem, po półtoragodzinnym locie pod wiatr, dotykamy kołami rozległej murawy lotniska Centrum Wyszkolenia Lotniczego w Lesznie Wlkp. Pomimo dość silnego wiatru — odbywają się tu loty egzaminacyjne przed LKE. Ostrożnie kołując, ustawiam naszą „Wilgę" w jednym z dwóch długich rzędów samolotów, które są niejako dowodem, że w Lesznie jest wielu lotników i dużo się dzieje. Mechanik Eugeniusz Czuczwara pomaga nam zakotwiczyć samolot na nocny postój.

Już przed głównym budynkiem hotelowo-administracyjnym wita nas kierownik Centrum, Stanisław Kolasa. Za chwilę wpadamy w gwar egzaminacyjnej giełdy.

— Na egzaminy zgłosiło się 143 kandydatek i kandydatów na pilotów, skoczków i instruktorów lotniczych. Najwięcej chętnych ubiega się o licencje pilotów i uprawnienia instruktorów szybowcowych. Najliczniej obsadziły sesję CWL Leszno oraz aerokluby — Grudziądzki, Gdański, Kujawski, Łódzki, Poznański, Szczeciński, Ziemi Koszalińskiej — mówi wieloletni sekretarz Państwowej Lotniczej Komisji Egzaminacyjnej, Ludwik Widawski.

Wśród egzaminowanych — 31 słuchaczy dwumiesięcznego kursu metodycznego dla kandydatów na instruktorów szybowcowych w Lesznie, m.in. członkowie kadry narodowej i reprezentanci kraju, Henryk Poźniak i Stanisław Wujczak. Wśród egzaminatorów — doświadczeni i znani w lotnicawie specjaliści i instruktorzy z całego kraju. Wynikami kursu instruktorskiego i egzaminów przed LKE interesuje się osobiście sam szef szkolenia APRL, Józef Malczewski.

Rozmawiamy z obserwującym egzaminy Głównym Inspektorem Inspektoratu Personelu Lotniczego CZLC MK, Janem Skwarżyńskim, który m.in. mówi:

— Przeżywamy trudny okres w dziedzinie szkolenia personelu lotniczego. Dotychczasowe formy szkolenia i ilości szkolonych nie zaspokajają potrzeb. Gdyby tak można było mieć specjalny ośrodek szkolenia personelu lotniczego! To prawda, że wymagałby on dużych nakładów. Zwróciłyby się one jednak szybko, tym bardziej, że

są chętni zza granicy do szkolenia lotniczego w Polsce. Póki co, wydaje mi się, że jedynym realnym wyjściem jest doinwestowanie Aeroklubu PRL i postawienie przed nim odpowiednich zadań w zakresie szkolenia personelu letniczego.

Korzystając z przerwy w egzaminach, rozmawiam też z szefem wyszkolenia CWL i trenerem szybowcowej kadry narodowej, Józefem Dankowskim, który jest również członkiem LKE. Dowiaduję się, że na piętnastodniowe, kwietniowe zgrupowanie treningowe zgłosili się wszyscy kadrowicze, w tym także panie, przygotowujące się do II Międzynarodowych Szybowcowych Zawodów Kobiet. Równocześnie z seniorami trenowała kadra juniorów. Koniec zgrupowania jest właśnie dobrą okazją do małego bilansu. Mimo kapryśnej aury, piloci wylatali średnio ponad 30 godzin każdy i przelecieli po ok. 1 200 km. Wykonano m.in. 21 udanych przelotów po trójkącie 100 km, 11 po trójkącie 200 km i 13 doceli-powrotów ponad 300 km. Pierwsze w br. trójkąty 500 km oblecieli na „Jantarach-1" (wg kolejności osiągniętych rezultatów): J. Ziobro, St. Kluk, H. Poźniak, J. Centka, St. Witek, St. Wujczak M. Królikowski, J. Madejczyk, E. Makula i P. Majewska. Na tej samej trasie Adela Dankowska z pasażerką Joanną Tazbir próbowała sięgnąć na „Halnym, po rekord świata. Tym razem jeszcze bez powodzenia. Kadrowicze po raz pierwszy mogli w takim wymiarze polatać sobie na „Jantarach", których mieli do dyspozycji aż piętnaście.

— „Jantary" to bardzo korzystny przełom w treningu kadry — podkreśla Józef Dankowski.

Według pierwotnych założeń, kwietniowe zgrupowanie najlepszych szybowników miało być okazją do przeprowadzenia zawodów eliminacyjnych pod kątem ustaleń składu reprezentacji na przyszłoroczne mistrzostwa świata w Finlandii. Szyki pokrzyżowała przede wszystkim pogoda. Obóz potraktowano więc jako trening obserwowany. Trzeba jednak podkreślić, że jednolity i bardzo wysokiej klasy sprzęt, jakim są „Jantary", oddany do dyspozycji szerokiej czołówce już ponad rok przed SMŚ oraz okazja startu na nim w mistrzostwach Polski, stwarza pilotom szansę dobrego, jak nigdy dotąd, przygotowania się do najważniejszych występów zawodniczych. Pozwala też spodziewać się nowych rekordów kraju i świata. Tak więc intensywny trening na doskonałym sprzęcie jest gwarancją wyników na najwyższym poziomie.

Tymczasem trudności zaczynają się z najmniej spodziewanej strony. Nie dość, że nawet najlepsi nasi szybownicy całe swoje urlopy wypoczynkowe przeznaczają na latanie, to jeszcze zgodnie z nowym zarządzeniem ZG APRL muszą pokrywać część kosztów swojego utrzymania podczas treningu w Centrum Szybowcowym! Z opłat tych zwolnieni są tylko podczas zaplanowanych wcześniej, oficjalnych zgrupowań kadry. Wydaje się, że to nowe zarządzenie nie wyjdzie szybownictwu na zdrowie. A jeszcze nie tak dawno, zgodnie ze zdrowym rozsądkiem, członek kadry mógł trenować w Lesznie nieodpłatnie w okresie całego roku.

W roku bieżącym w Lesznie, do 25 kwietnia, wylatano już ponad 1 500 godzin i przeleciano ponad 25 000 km na szybowcach. I to pomimo niedostatku samolotów holujących. Warto jeszcze przypomnieć, jaka panuje hierarchia w codziennym lataniu szybowcowym w Centrum. W kolejności więc: kadra narodowa i kadra juniorów — trening do mistrzostw i zawodów, zdobywanie warunków do odznak diamentowych, pozostałe latanie wyczynowe i treningowe. Każda nadarzająca się okazja wykorzystywana jest także do prób bicia rekordów krajowych i międzynarodowych. Jeśli chodzi o zdobywanie diamentów, to istnieje tu tzw. pogotowie diamentowe. Słusznie uważa się bowiem w Centrum, że zdobywanie odznak jest istotnym i mobilizującym czynnikiem szerokiego postępu szybownictwa.

Kierownik Centrum, Stanisław Kolasa, oprowadza nas po całym swoim gospodarstwie. Piękny budynek hotelowy jest w przededniu wymiany mebli na nowe. Zmienia się wystrój i estetyka wnętrz. Na skraju trzech istniejących w Lesznie i wypełnionych szybowcami hangarów buduje się potrzebną od lat, nowoczesną stację materiałów pędnych. Z każdym dniem pięknieje obejście, by już wkrótce cieszyć oczy przystrzyżonymi trawnikami i kolorowymi kwietnikami. Osiągnięć tego typu jest znacznie więcej. Składa się nań pomoc władz wojewódzkich, powiatowych i miejskich oraz ofiarna praca działaczy, m. in. skupionych w Kole Przyjaciół Centrum i pracowników CWL. Leszno pięknieje z każdym dniem, by godnie przyjąć najlepsze szybowniczki świata, które zjadą się tu w czerwcu, na II Międzynarodowe Szybowcowe Zawody Kobiet.

„Bocian" przed hangarami CWL Leszno, w których znajdują się także „Jantary", „Cobry", „Foki" i „Piraty".

Leszno chce być dobrą wizytówką naszego szybownictwa, naszego lotnictwa sportowego i naszego kraju. Leszno chce być jednak także piękne i funkcjonalne na co dzień, gdy zjeżdżają się tu w określonych celach lotnicy z całego kraju. CWL tętni bowiem życiem przez cały rok.

Przykładem tego jest chociażby rok bieżący. Już w styczniu rozpoczęło się tu szkolenie mechaników szybowcowych i osprzętu lotniczego. Łącznie odbyły się trzy kursy. W lutym rozpoczął się kurs kandydatów na instruktorów szybowcowych. Na początku kwietnia przebywali tu kandydaci do kadry juniorów. Od 10 do 25 kwietnia odbyło się zgrupowanie kadry narodowej i kadry juniorów. W międzyczasie — różne kilkudniowe odprawy i szkolenia. O sesji PLKE już wspominaliśmy. Od 25 kwietnia rozpoczęły się turnusy wyczynowo-treningowe szybowników z całego kraju, które trwać będą do października, z przerwami na szybowcowe mistrzostwa Polski, międzynarodowe i krajowe zawody kobiet oraz mistrzostwa juniorów. Tylko we wrześniu odbędą się w Lesznie międzynarodowe zawody modelarskie, samolotowe mistrzostwa Polski rajdowo-nawigacyjne, obóz naukowy studentów Politechniki Warszawskiej i zjazd seniorów lotnictwa. A na tym nie kończy się bynajmniej wykorzystanie Leszna. Nic więc dziwnego, że wygodny ale mający tylko 76 miejsc noclegowych hotel często pęka w szwach. Właśnie jestem świadkiem, jak kandydaci na licencjonowanych pilotów i skoczków z braku lepszych miejsc noclegowych układają się do snu w sali gimnastycznej. Sami też spędzimy noc w miejskim hotelu, tak zresztą jak wielu innych lotników, którzy w tym czasie przyjechali na kilka dni do CWL.

Nikt więc w Centrum się nie nudzi, a jego 60 pracowników ma nieustannie pełne ręce roboty. Tymczasem siatka płac w aeroklubowych ośrodkach centralnych jest praktycznie taka sama jak w aeroklubach regionalnych, gdzie jednak mimo wszystko bywają okresy mniejszego natężenia pracy.

W leszczyńskim Centrum Wyszkolenia Lotniczego tętni lotnicze, życie, a piękny ośrodek i poniesione nań przed laty niemałe nakłady dobrze procentują dla lotnictwa.

I oto kończy się nasza krótka wizyta w Lesznie. Mechanicy Jan Nowacki i Piotr Gajdziński dolewają do zbiorników naszej „Wilgi" tylko 30 litrów paliwa, tyle, by zapewnić bezpieczny dolot do Zielonej Góry, która jest następnym etapem naszego powietrznego zwiadu. Do Leszna nie dotarł bowiem na czas przewidywany transport benzyny. W Zielonej Górze podobno jednak tankują do pełna. Żegnamy centrum lotniczego życia. „Pobłogosławieni" na drogę przez wieloletniego zawiadowcę Mariana Myszkowskiego, bierzemy pod skrzydło kurs zachodni. Na pożegnanie St. Kolasa przypomina nam jeszcze raz o nowym nabytku CWL — dalekopisie. Oto jego numer:

0412643 CWL PL

Ułatwi on teraz Centrum kontakty ze światem.

Nasza „Wilga-3" zwana „Wąskotorówką" podczas tankowania paliwem do pełna, ale już... w Zielonej Górze, o której pisać będziemy w następnym odcinku.

Timoszenko

Mjr pil. Afanasij Timoszenko

Młody pilot-myśliwiec Afanasij Timoszenko przybył na front z Dalekiego Wschodu w 1943 roku. Rozpoczął służbę w 106 gwardyjskim pułku lotnictwa myśliwskiego, którym w tym czasie dowodził doświadczony mistrz walki powietrznej, Bohater Związku Radzieckiego, major Michaił Kuzniecow. Brał przykład ze swych towarzyszy, doskonałych pilotów myśliwskich, takich jak lejtnanci Bezpałow i Gołowin.

Działając w składzie Frontu Zachodniego, 106 pułk lotnictwa myśliwskiego gwardii otrzymał zadanie osłony wojsk 33 armii z chwilą rozpoczęcia przez nią natarcia 12 października 1943 roku. Właśnie w pierwszym rzucie tej armii i na głównym kierunku uderzenia przełamywała obronę Niemców, na Białorusi pod Lenino, 1 dywizja piechoty im. T. Kościuszki. Los chciał, że frontowy życiorys pilota Afanasija Timoszenki wiąże się ściśle z pierwszymi działaniami polskich żołnierzy. Tego dnia, kiedy 1 DP im. T. Kościuszki znalazła się na linii frontu, by rozpocząć zwycięski marsz do kraju, lejtnant A. I. Timoszenko wziął udział w swej pierwszej, powietrznej walce.

Należy nadmienić, że gdy dowódca grupy armii „Środek" (feldmarszałek von Kluge) dowiedział się, że pod Lenino naciera polska dywizja, ze względów propagandowych polecił ją zniszczyć. W tym celu dał rozkaz dowódcy wspierającej 6 floty powietrznej, (gen. Ritter von Greim), aby większość spośród 300 maszyn bojowych użyć przeciwko Polakom. Dlatego w pierwszym dniu natarcia tj. 12 października lotnictwo niemieckie w pasie natarcia polskiej dywizji wykonało 178 lotów, na ogólną liczbę 214. Przy czym naloty wykonywano w składzie od 8 do 30 samolotów bojowych.

W odparciu nalotów hitlerowskiej Luftwaffe pod Lenino brał aktywny udział lejtnant Timoszenko. 12 października podczas jednego z nalotów nieprzyjaciela, liczącego w swoim składzie ponad 30 samolotów, w tym 12 myśliwców Me-109, wywiązała się grupowa walka powietrzna. Do zwalczania samolotów niemieckich, usiłujących bombardować kościuszkowców, skierowano cztery pary radzieckich myśliwców. W składzie jednej z nich był właśnie Afanasij Timoszenko. Mimo że siły były nierówne, radzieccy lotnicy odważnie weszli do walki. Nie mogli dopuścić do tego, by bomby hitlerowskie bezkarnie spadały na polskie pozycje.

Idąc za przykładem swoich towarzyszy, pełen wigoru Afanasij rzucił się w środek ugrupowania wrogich bombowców, otwierając ogień z bliskiej odległości. Ugrupowanie samolotów nieprzyjaciela zostało rozbite. Piloci niemieccy, nie wytrzymując ataku rozpierzchli się i zaczęli zrzucać bomby na pozycje własnych wojsk. Należało jednak wytrzymać pojedynek z faszystowskimi myśliwcami, których piloci radzieccy usiłowali związać walką. Wkrótce piloci radzieccy zestrzelili Messerschmitta, a za nim poszedł na ziemię i drugi. Faszyści, ponosząc straty wezwali dodatkowe siły, ale i myśliwcy radzieccy otrzymali też pomoc. W trwającej w sumie około 20 minut walce powietrznej zwycięstwo odnieśli lotnicy radzieccy.

Dowódca 1 dywizji piechoty im. T. Kościuszki gen. bryg. Zygmunt Berling, w telegramie wysłanym do dowódcy pułku Michaiłą Kuźniecowa, w gorących słowach podziękował radzieckim pilotom za osłonę z powietrza polskich żołnierzy. Tylko w ciągu dwóch dni działań radzieccy piloci zestrzelili pięć samolotów wroga.

Tak więc nie tylko dla żołnierzy polskich, ale i dla dzielnego lejtnanta bitwa pod Lenino była chrztem bojowym.

Od lipca 1944 roku, kiedy wojska radzieckie we współdziałaniu z polskimi przystępowały do wyzwalania polskiej ziemi, Afanasij Timoszenko stał się już doświadczonym pilotem myśliwskim. Dowodząc eskadrą, sam prowadził swoich podwładnych do zaciętych walk z hitlerowskimi lotnikami. Nad Sandomierzem, Jędrzejowem, Kielcami, Częstochową, Opolem i wieloma innymi polskimi miastami odbywał Timoszenko zwycięskie pojedynki z wrogiem. Miał już na swoim koncie 15 zestrzelonych nieprzyjacielskich samolotów, dziesiątki zniszczonych dział przeciwlotniczych, samochodów i innego sprzętu bojowego oraz setki żołnierzy hitlerowskich.

W lutym 1945 roku rozpoczęła się operacja dolnośląska 1 Frontu Ukraińskiego, w składzie którego działała 2 armia lotnicza gen. płka Stiepanowa Krasowskiego. Hitlerowcy zdawali sobie sprawę, że wycofanie się za Odrę otwiera atakującym armiom drogę do Berlina. Dlatego stawiali zacięty opór.

22 lutego 1945 roku, w przededniu 27 rocznicy powstania Armii Czerwonej, 106 gwardyjski pułk lotnictwa myśliwskiego z 2 AL, stacjonujący w tym czasie w pobliżu Szprotawy, otrzymał rozkaz wykonania uderzenia na tyły wojsk hitlerowskich w okolicy Gubina. Dowódca pułku, pułkownik Michaił Kuzniecow, wysłał na wykonanie zadania trzy pary myśliwców. Wśród tych sześciu pilotów był też major Afanasij Timoszenko. Lecący na trasie lotnicy radzieccy napotkali na zachód od Zielonej Góry 30 samolotów niemieckich, kierujących się nad pozycje wojsk radzieckich. Samoloty faszystowskie, w większości typu FW-190, od razu przystąpiły do ataku. Powietrze wypełniło się ogniem broni pokładowej samolotów obu stron. Umiejętnie manewrując, dowódca grupy radzieckich myśliwców, major Afanasij Timoszenko, z wielką brawurą wchodził do ataku.

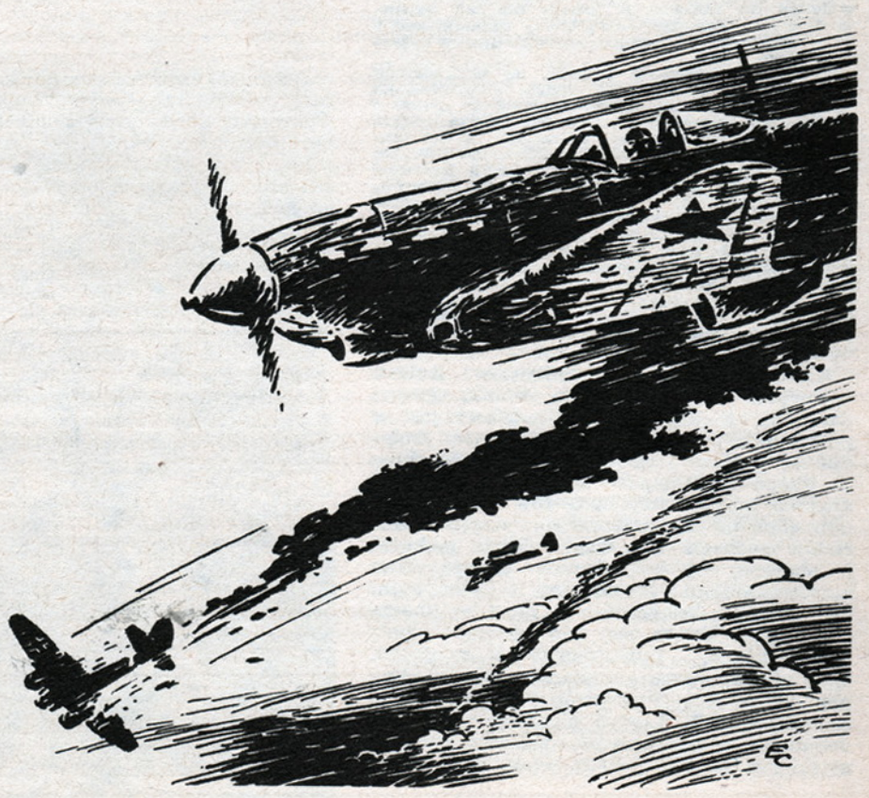
W tej pamiętnej i znamiennej walce powietrznej radzieccy piloci zestrzelili siedem samolotów wroga, w tym dwa spośród nich osobiście zniszczył odważny Afanasij.

W następnych dniach zastępca dowódcy 106 pułku myśliwskiego mjr Timoszenko i jego wychowankowie odnieśli jeszcze kilka zwycięstw powietrznych nad Żaganiem, Nową Solą, Zieloną Górą i Zgorzelcem.

Wojna zbliżała się do końca. Niedaleki był dzień zwycięstwa. Afanasij marzył o spotkaniu z żoną Tanią i ukochaną córeczką Żanną, która miała zaledwie miesiąc, kiedy odchodził na front. Bohaterski pilot nie dożył jednak radosnego dnia zakończenia wojny. Zginął w walce powietrznej nad Szprotawą, odpierając naloty grup samolotów nieprzyjaciela, usiłących atakować radzieckie wojska lądowe. Wypełnił do końca swój obowiązek, przyczyniając się również do przywrócenia prastarych ziem piastowskich Polski do Macierzy.

W dwa miesiące później, 27 czerwca 1945 roku, Prezydium Rady Najwyższej ZSRR nadało pośmiertnie majorowi Afanasijowi Timoszence Złotą Gwiazdę Bohatera Związku Radzieckiego.

CZ. K.



8 PUŁK LOTNICTWA SZTURMOWEGO

8 Pułk Lotnictwa Szturmowego (PLSz) sformowano na terytorium ZSRR w październiku 1944 r. (lotnisko Wołczańsk, położone w rejonie Charkowa). Od chwili powstania jednostka wchodzi organicznie w skład 2 Dywizji Lotnictwa Szturmowego. 8 PLSz zorganizowano przy wykorzystaniu składu 384 PLSz z 9 brygady zapasowej. Jednostka miała 32 samoloty Ił-2 i jeden samolot UIŁ-2.

Stan osobowy personelu latającego i technicznego wynosił ogółem 206 żołnierzy. Personel latający składał się z doświadczonych pilotów radzieckich i polskich strzelców pokładowych, którzy ukończyli w październiku 1944 r. Szkołę Lotniczą Strzelców Pokładowych w Greczewce (przeważnie w wieku od 18 do 20 lat). W kwietniu 1945 r. przybyło do obsługi samolotów kilkunastu polskich mechaników, którzy ukończyli Szkołę Mechaników Lotniczych w Wolsku.

Początkowo dowódą pułku był ppłk Ruksza, zaś pod koniec wojny obowiązki dowódcy pełnił kpt. Borys Zimin. Zastępcą do spraw polityczno-wychowawczych był mjr Paweł Butow, a szefem sztabu — mjr J. Biełow. Od października 1944 r. do końca marca 1945 r. prowadzono intensywne szkolenie powietrzne. Dokonywano bombardowań i strzelań, przy czym strzelania z broni pokładowej przeprowadzano zarówno do celów naziemnych na poligonie lotniczym jak i do rękawa w powietrzu. Na początku kwietnia 1945 r. jednostkę przeniesiono na teren Polski, na lotnisko Lublinek pod Łodzią, skąd w dniach 20—24 kwietnia przebazowano ją na przyfrontowe lotnisko Barnówko (35 km na wschód od Odry.

Do działań bojowych w operacji berlińskiej pułk przystąpił 25 kwietnia, wykonując pod osłoną 11 Pułku Lotnictwa Myśliwskiego uderzenie na artylerię i pozycje obronne piechoty nieprzyjaciela w rejonie Zehdenick. W dniu następnym załogi pułku zwalczają kolumny wojsk hitlerowskich na drodze Zehdenick — Liebenwalde.

Na szczególne wyróżnienie w operacji berlińskiej zasługują działania bojowe 29 kwietnia. W dniu tym, prowadząc intensywne działania, pododdziały pułku atakowały wojska niemieckie w rejonie Lentzke, Brunne i Betzin. Ponadto, po wykryciu przez załogi rozpoznawcze na lotnisku Neuruppin samolotów Luftwaffe, pułk wykonał uderzenie niszcząc na stoiskach 3 samoloty. Wskutek silnego ognia artylerii przeciwlotniczej wroga zestrzelono w tym dniu jeden samolot pułku. Zginęli nad Brandenburgią pilot ppor. Franin i strzelec pokładowy sierż. Piotrowski. Tak więc w jednej mogile spoczęli radziecki pilot i polski strzelec pokładowy. Walczyli i zginęli razem. Czy może być trwalsze braterstwo broni od zrodzonego we wspólnej walce i wspólnie przelanej krwi.

29 kwietnia jednostkę przebazowano na nowe lotnisko Steinbeck, położone za Odrą. Już 1 maja zajmuje kolejne lotnisko Vehlefanz, skąd załogi startują na wykonanie zadań bojowych w okolicach Fehrbellin i Lentzke.

Załogi pułku wykonały ogółem 104 loty bojowe, niszcząc i obezwładniając przede wszystkim oddziały grupy armijnej gen. Steinera, które usiłowały z północy rozerwać pierścień okrążający Berlin. Zniszczono ponad 20 samochodów nieprzyjaciela, obezwładniono 4 baterie artylerii przeciwlotniczej i 2 baterie artylerii polowej, wysadzono w powietrze 2 magazyny amunicji, spowodowano około 30 pożarów oraz zbombardowano kilka węzłów kolejowych.

Po zakończeniu wojny 8 PLSz nadano zaszczytne miano Pułku Brandenburskiego oraz odznaczono go Krzyżem Grunwaldu III klasy.

CZESŁAW KRZEMIŃSKI

317 DYWIZJON MYŚLIWSKI WILEŃSKI

Dywizjon został zorganizowany 20 lutego 1941 r. na lotnisku Acklington w hrabstwie Northumberland. Personel dywizjonu pochodził głównie z personelu 5 Pułku Lotniczego, bazującego w Lidzie i na lotnisku w Porubanku koło Wilna. Dywizjon otrzymał samoloty typu Hawker „Hurricane" Mk-I.

Dowódcą (z ramienia RAF) został s/l M. Mount lecz już 3 marca zastąpił go s/l Wood. Polskim dowódcą został mjr pil. Stanisław Brzezina. Dywizjon zakończył szkolenie w drugiej połowie kwietnia i rozpoczął osłonę konwojów morskich i wybrzeży Anglii. Dopiero 2 czerwca 1941 r. doszło do spotkania z Ju-88 nad konwojem. Interweniowała para pilotów — por. P. Niemiec i sierż. Baranowski, zestrzeliwując niemiecki bombowiec do morza.

W połowie sierpnia 1941 r. dywizjon wszedł do składu 2 Polskiego Skrzydła Myśliwskiego i został przeniesiony na lotnisko w Exeter. Zadaniem dywizjonu była osłona konwojów na Kanale La Manche i loty ofensywne z bombowcami nad Brest i Cherbourg. Często też dywizjon latał nad Francję i Belgię z lotnisk południowo-wschodniej Anglii. Dywizjon otrzymał samoloty typu „Spitfire" Mk-V.

Od 1 kwietnia 1942 r. dywizjon 317 operował z lotniska Northolt. 30 kwietnia dowódcą dywizjonu został kpt. pil. Stanisław Skalski. On to dowodził dywizjonem w lotach podczas operacji pod Dieppe 19 sierpnia 1942 r. Dywizjon zestrzelił wtedy 7 niemieckich samolotów bez własnych strat.

W 1943 r. dywizjon latał na normalne zadania myśliwskie — osłonę bombowców, wymiatania, patrole. Pod koniec września 1943 r. dywizjon otrzymał samoloty „Spitfire" Mk-IX i został włączony do 131 Polskiego Skrzydła Myśliwskiego, należącego do 2-nd Tactical Air Force. Dywizjon przeszedł przeszkolenie w nowych zadaniach — w bombardowaniu nurkowym i atakowaniu celów naziemnych z broni pokładowej. Latał jednocześnie na loty ofensywne i bombardował węzły kolejowe oraz wyrzutnie V-1.

Od 1 kwietnia 1944 r. dywizjon przebywał na lotniskach polowych. 6 czerwca, w pierwszym dniu inwazji we Francji, dywizjon wykonał aż cztery loty w pełnym składzie na osłonę rejonu wysadzania desantu. Potem brał bardzo intensywny udział w zwalczaniu naziemnych celów wroga — kolumn samochodowych, lokomotyw, pojazdów konnych, barek, mostów, przepraw na rzekach. Zasłużył się wydatnie w bitwie pod Falaise, niszcząc wycofującego się wroga. Od 3 sierpnia 1944 r. dywizjon latał z lotnisk we Francji, wciąż przenosząc się na inne miejsca w miarę postępu frontu na wschód.

W okresie od 25 listopada do 11 grudnia dywizjon przebywał na lotnisku w Anglii (szkoła ognia). Potem powrócił na lotnisko St. Denijs koło Gandawy.

1 stycznia 1945 r. dywizjon stoczył ciężką walkę z niemieckimi myśliwcami, atakującymi lotnisko Polskiego Skrzydła. Piloci dywizjonu zestrzelili 6 FW-190 i Me-109, zginął jednak por. pil. T. Powierza. W 1945 r. dywizjon latał bardzo intensywnie. 25 marca, w samodzielnym locie, piloci zbombardowali siedzibę SS w Holandii — zginął wtedy generał niemiecki.

4 maja 1945 r. dywizjon zbombardował niemieckie statki. Por. C. Szczerbiński obniżył lot i ostrzelał jeden z nich, powodując wybuch — jego „Spitfire" został uszkodzony od wybuchu i runął wraz z pilotem do morza. Koniec wojny zastał dywizjon na lotnisku w Niemczech koło Bremy.

Wysiłek bojowy dywizjonu: ilość wykonanych lotów bojowych 10 251 w czasie 14 352 godziny, zestrzelonych na pewno 48 i 1/3 samolotów wroga, 10 prawdopodobnie i 26 uszkodzonych, zniszczonych na ziemi dalsze 3 samoloty i 3 uszkodzone, zatopiony 1 statek o wyporności 500 ton, ponad 500 bomb zrzuconych na cele nieprzyjaciela, zniszczone setki pojazdów mechanicznych i konnych, zniszczone ponad 100 lokomotyw, skuteczne ataki na wyrzutnie V-1 i na inne cele.

Znakami rozpoznawczymi dywizjonu były litery JH, święto dywizjonu przypadało 20 lutego, piloci nosili szaliki jedwabne koloru jasnoniebieskiego.

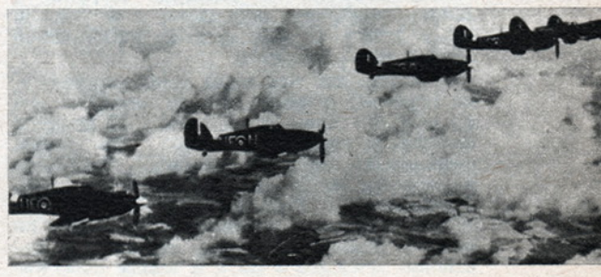
Dowódcami dywizjonu byli: 20.02.1941 r. — mjr pil. Stanisław Brzezina, 7.08.1941 — kpt. pil. Henryk Szczęsny, 12.11.1941 — kpt. pil. Józef Brzeziński, 16.03.1942 — kpt. pil. Piotr Ozyra, 30.04 1942 — kpt. pil. Stanisław Skalski, 2.11.1942 — kpt. pil. Zbigniew Czajkowski, 29.04.1943 — kpt. pil. Franciszek Kornicki, 1.01.1944 — kpt. pil. Włodzimierz Miksa, 29.05.1944 — kpt. pil. Władysław Gnyś, 3.01. 1945 — kpt. pil. Marian Trzebiński.

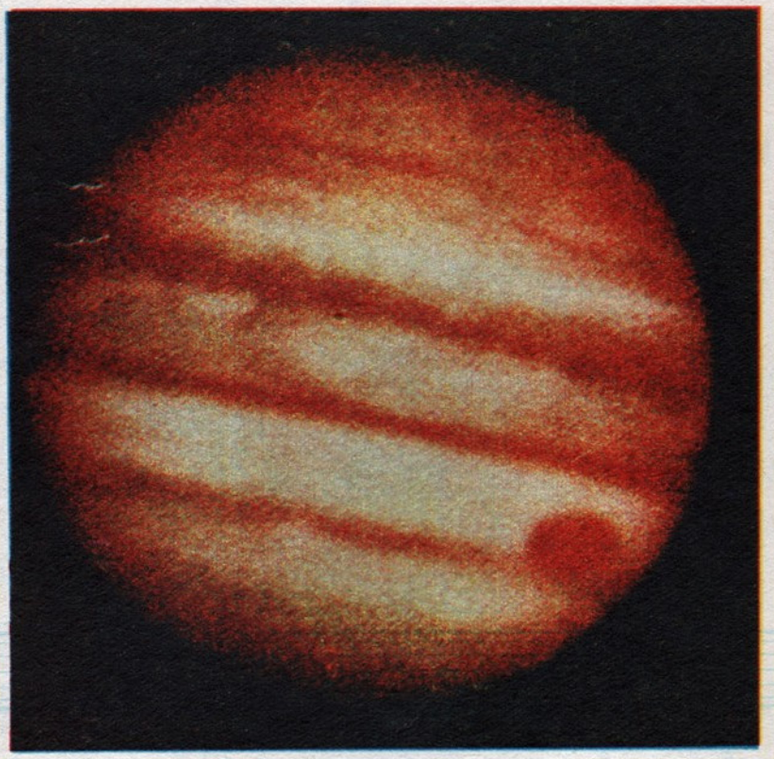
Lotniska bazowania: 1941 — Acklington, Ouston, Colerne, Fairwood Common, Exeter, 1942 — Northolt, Woodvale, 1943 — Northolt, Coltishall, Marsham on Heath, Heston, Peranport, Fairlob, Northolt, 1944 — Deanland, Chailey, Appledrom, Ford, Plumetot, Goupillieres, Venderville, Deuerne, St. Denijs, 1945 — Grimbergen, Gilze Rijen, Nordhorn, Varrelbusch, Ahlhorn.

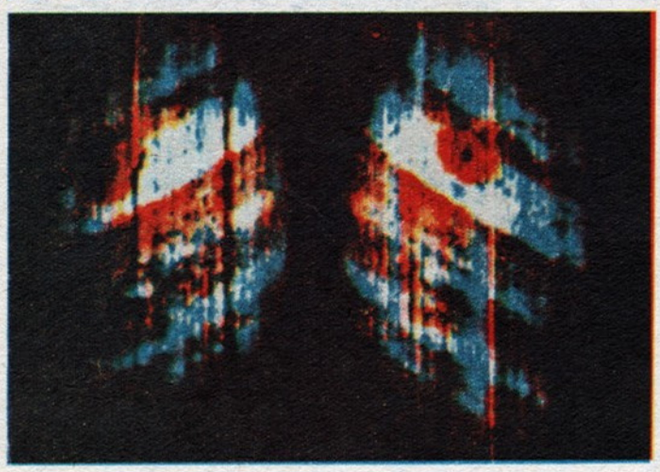
Samoloty na wyposażeniu: 20.02.1941 — Hawker „Hurricane" Mk-I, 30.03.1941 — Supermarine „Spitfire" Mk-I, 14.05.1941 — „Spitfire" Mk-II, 5.09.1941 — „Spitfire Mk VB, 12,11.1943 — „Spitfire" Mk-IX, 1.03.1945 — „Spitfire" Mk-XIV.

WACŁAW KRÓL

Eskadra „Hurricane'ów" na patrolu bojowym. Z lewej: Odznaka 317 Dywizjonu Myśliwskiego Wileńskiego.







Oto co daje technika astronautyczna uczonym. Z prawej: Jedno z najlepszych zdjęć barwnych Jowisza wykonanych z Ziemi. Z lewej u góry: Typowe zdjęcie barwne Jowisza przekazane przez próbnik „Pioneer-10". Jakość najlepszych zdjęć jest ok. 6 razy wyższa. Z lewej u dołu: Tak wygląda „surowe" zdjęcie Jowisza przekazane przez próbnik. Przekazywane były tylko barwy czerwone i niebieskie; barwę zieloną dodawał już na Ziemi komputer analizujący.

SPOTKANIA z JOWISZE

Mgr inż. JERZY WIERZBOWSKI

W grudniu 1973 r. amerykański próbnik PIONNER-10 dotarł do Jowisza i przeprowadził — wykonywane po raz pierwszy z bliska — badania tej największej planety układu słonecznego. W grudniu 1974 r. kolejnego owocnego przelotu obok planety-olbrzyma dokonał PIONEER-11. Budowa obu, niemal identycznych, próbników opisana została w „SP" nr 49/1973. Poniżej przedstawimy przebieg i wyniki naukowe dwóch wypraw po tajemnice „króla planet".

ZIEMIA — JOWISZ W 21 MIESIĘCY

Mający masę 270 kg PIONEER-10 rozpoczął swą podróż w nocy z 2 na 3 marca 1972 r. na szczycie rakiety ATLAS-CENTAUR, startującej ze stanowiska 36 A na Przylądku Canaveral. Prędkość próbnika w chwili oddzielenia od rakiety nośnej wynosiła aż 14,4 km/s, dzięki czemu orbitę Księżyca minął on już po 11 h od startu, zaś wokółsłoneczny tor Marsa — po 82 dniach. Na początku lipca 1972 r. rozpoczął się trwający 7 miesięcy przelot przez pas planetoid, czyli niewielkich skalistych ciał kosmicznych obiegających Słońce (poza niewielkimi wyjątkami) między orbitami Marsa i Jowisza. Wbrew obawom, nie nastąpiło zderzenie z żadnym większym odłamkiem i w połowie lutego 1973 r. w pełni sprawny PIONEER-10 opuścił strefę planetoid.

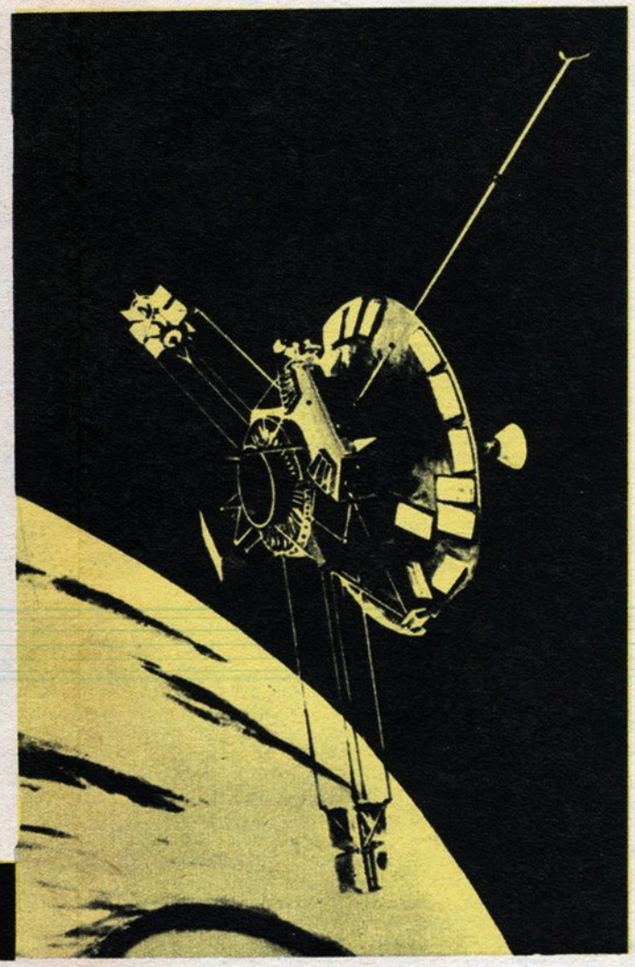
W końcu czerwca tegoż roku skorygowano prędkość próbnika, tak by umożliwić jego zakrycie przez Io — jeden z 13 znanych dotychczas księżyców Jowisza. Do końca października próbnik prowadził zakrojone na szeroką skalę badania przestrzeni międzyplanetarnej. Począwszy od 3 listopada 1973 r. rozpoczęto przełączenie aparatury na badanie planety docelowej. Prowadzono codzienne, trwające 3 do 8 h seanse obserwacji. Pierwsze 10 obrazów Jowisza uzyskano 17 listopada, kiedy poruszający się z rosnącą pod wpływem planety docelowej prędkością PIONEER-10 znajdował się 16 mln km od celu. Już w 3 dni później ośrodek dowodzenia lotem rozpoczął nieprzerwaną 24 h służbę.

22 listopada, kiedy poruszająca się z prędkością 40 tys. km/h sonda przybliżyła się do planety na około 10,5 mln km, wykonano pierwsze pomiary związane z jowiszowymi księżycami Ganymed, Callisto, Amalthea. Liczba zdjęć samej planety wzrosła do 24. Detektory cząstek naładowanych zarejestrowały wzrost natężenia promieniowania cząsteczkowego. Przecinając orbity kolejnych księżyców, próbnik uruchamiał stopniowo wszystkie przyrządy związane z badaniami planety docelowej i jej satelitów. Jednocześnie na Ziemi poddawano oczyszczaniu za pomocą komputerów przesłane wcześniej przez sondę obrazy. 26 listopada 1973 r. przeprowadzono ostatni manewr przed zbliżeniem do Jowisza, dzięki czemu antenę kierunkową ustawiono tak, by uzyskać optymalną moc sygnału. Tego dnia 6 różnych przyrządów próbnika zarejestrowało przelot przez magnetohydrodynamiczną falę uderzeniową, czyli obszar o zagęszczonych — na skutek oddziaływania promieniowania cząsteczkowego Słońca — liniach sił pola magnetycznego planety docelowej. Nastąpiło to w odległości 7,7 mln km od Jowisza.

29 listopada 1973 r. sonda znajdowała się już tylko 4,85 mln km od celu. Liczba uzyskanych obrazów, na których były widoczne także księżycowe Ganymed, Europa i Callisto, wzrosła do 150. Następnego dnia rozpoczęto badanie atmosfery jowiszowej w promieniowaniu ultrafioletowym, a 2 grudnia, w odległości 2,1 mln km od Jowisza, uruchomiono radiometr podczerwieni mierzący temperatury planety i jej księżyców. Następnego dnia PIONEER-10 minął kolejno 4 najbliższe planety docelowej satelity: Callisto — w odległości 1 392 tys. km, Ganymed — 446 tys. km, Europa — 321 tys. km i Io — 357 tys. km. Tarcza Jowisza wypełniła całe pole widzenia (14°x14°) fotopolarymetru przekazującego obrazy.

Największe zbliżenie PIONEERa-10 do Jowisza — na odległość około 140 tys. km od widocznej, zewnętrznej warstwy obłoków — nastąpiło 4 grudnia 1973 r., wkrótce po północy naszego czasu. Sonda poruszała się wówczas z zawrotną szybkością 130 tys. km/h. Niedługo potem miał miejsce trwający 91 s przelot za księżycem Io oraz 64 min zakrycie próbnika przez planetę docelową. Jako uzupełnienie doświadczeń wymagających specjalnego wyposażenia, badano wpływ siły przyciągania grawitacyjnego Jowisza i jego księżyców na tor lotu pojazdu oraz zniekształcenia sygnałów radiowych, wywołane przenikaniem ich przez atmosfery zakrywających próbnik ciał kosmicznych. Silne promieniowanie pierścieniowe w pobliżu planety docelowej nie uszkodziło co prawda próbnika, ale zakłóciło na krótko pracę niektórych przyrządów. Ośrodek naziemny nie mógł zareagować odpowiednio szybko na odchylenia w pracy aparatury ze względu na olbrzymie: odległość od sondy (826,2 mln km) i czas przejścia sygnału radiowego (45,9 min w jedną stronę).

6 grudnia 1973 r. na konferencji prasowej podano wstępne wyniki badań. W 5 dni później zakończono fotografowanie Jowisza, zaś po kolejnych 2 dniach przełączono wszystkie przyrządy na pomiary związane z badaniami przestrzeni międzyplanetarnej. 25 stycznia 1974 r. w czasopiśmie „Science" opublikowano szereg artykułów omawiających informacje o Jowiszu uzyskane dzięki PIO-



Próbnik międzyplanetarny typu „Pioneer".

MNEERowi-10, a w tydzień później próbnik opuścił rozciągającą się na imponującą odległość 48,2 mln km strefę dominującego oddziaływania grawitacyjnego planety docelowej.

Dzięki wpływowi Jowisza, wokółsłoneczna prędkość sondy wzrosła po przelocie osiągając wartość potrzebną, by próbnik opuścił na zawsze Układ Słoneczny. Prowadząc badania warunków panujących w odległych rejonach przestrzeni kosmicznej, PIONEER-10 podąża ku gwieździe Aldebaran w gwiazdozbiorze Byka. Wokółsłoneczny tor ostatniej ze znanych planet — Plutona — przetnie próbnik w 1987 r. Ale prawdopodobnie już wcześniej sygnały sondy będą zbyt słabe, by można było odbierać je z odległości liczonej już w miliardach kilometrów.

NA TRASIE ZIEMIA—JOWISZ—SATURN

Drugi z próbników Jowisza, PIONEER-11, wystartował ze stanowiska 36B na Przylądku Canaveral w nocy 5/6 kwietnia 1973 r., a więc jeszcze przed dotarciem do celu jego poprzednika wysłanego 13 miesięcy wcześniej. 29 czerwca 1973 r. PIONEER-11 przeciął wokółsłoneczny tor Marsa, zaś w połowie sierpnia rozpoczął przelot przez strefę planetoid. W chwili opuszczania tego rejonu przez próbnik, w marcu 1974 r., zapadła decyzja o skierowaniu go, po minięciu Jowisza, w pobliże kolejnej planety olbrzyma — Saturna. Niezbędną do tego korektę prędkości wprowadzono 19 kwietnia, uruchamiając silnik pojazdu na 42,5 min. Zużyto przy tym 7,7 kg materiału pędnego (28% zapasu).

8 października ub. r. PIONEER-11 wszedł w strefę dominującego oddziaływania grawitacyjnego pierwszej z wyznaczonych dla niego planet docelowych. Od tego dnia, aż do maksymalnego zbliżenia, jego prędkość nieustannie wzrastała. Rejestrowanie obrazów Jowisza rozpoczęto 18 listopada 1974 r., poświęcając mu 8 h dziennie. 26 listopada jakość obrazów przewyższyła poziom możliwy do osiągnięcia z powierzchni Ziemi przy użyciu największych teleskopów. Od tej chwili ośrodek dowodzenia przeszedł na nieprzerwany, całodobowy odbiór danych z sondy. Równocześnie próbnik wszedł w obszar magnetosfery Jowisza. Niezależnie od badań i pomiarów związanych z samą planetą, wiele uwagi poświęcono jej księżycom. 1 grudnia ub. r., kiedy PIONEER-11 znalazł się w odległości 2 813 tys. km od Jowisza, planeta była widoczna pod kątem 2,8°, a jej zdjęcia były w związku z tym już trzykrotnie lepsze, niż uzyskiwane z Ziemi. Następnego dnia, niespełna 1 mln km od celu, tarcza planety wypełniła całe pole widzenia fotopolarymetru i następne obrazy obejmowały coraz mniejsze wycinki globu. Wejście sondy w strefę promieniowania pierścieniowego spowodowało gromadzenie się na jej powierzchni ładunków elektrycznych i towarzyszące temu wyładowania elektryczne, dalej zaś nie planowane przełączenie układów elektronicznych. Jednak nie doszło do trwałych uszkodzeń, a dzięki szybszemu przelotowi całkowita dawka promieniowania cząsteczkowego, jaką otrzymał próbnik, była (mimo głębszego zanurzenia w pasy promieniowania) mniejsza niż w przypadku PIONERRa-10.

W najmniejszej odległości — 42 tys km od widocznej, zewnętrznej warstwy obłoków, PIONEER-11 znalazł się w nocy 3/4 grudnia 1974 r., będąc wówczas za Jowiszem. Pobyt w cieniu planety trwał 34 min, a czas przerwy w odbiorze sygnałów radiowych — 42 min. Podczas gdy PIONEER-10, 12 miesięcy wcześniej, przeleciał w przeszło trzykrotnie większej odległości od planety w kierunku zgodnym z kierunkiem jej obrotu i w płaszczyźnie nachylonej pod niewielkim kątem do płaszczyzny równika jowiszowego, PIONEER-11 został skierowany na tor nachylony pod dużym kątem do płaszczyzny równika i zatoczył pętlę w kierunku przeciwnym do kierunku bardzo szybkiego (1 obrót około 10 h) wirowania planety. Dzięki temu przeprowadził obserwacje okolic biegunowych Jowisza oraz prześledził pełen cykl obrotu planety, a właściwie zewnętrznych, dostępnych obserwacjom warstw obłoków. Ponadto po przelocie w pobliżu „króla planet" porusza się on obecnie w niezbadanym obszarze Układu Słonecznego, znajdującym się wysoko ponad płaszczyzną wokółsłonecznego ruchu Ziemi — ekliptyką, zdążając do kolejnego celu swej podróży, planety Saturn. Przewiduje się przelot PIONEERa-11 2 lub 3 września 1979 r. w odległości 3—10 tys km od powierzchni Saturna, a następnie przez przerwę między dwoma charakterystycznymi pierścieniami tej planety, drugiej pod względem wielkości w Układzie Słonecznym.

JOWISZ — PORTRET OLBRZYMA

Jakkolwiek pełna analiza wyników badań Jowisza i jego księżyców przeprowadzonych przez próbniki PIONEER-11 nie została zakończona, nie należy spodziewać się jakichś zdecydowanych różnic w stosunkach do już opublikowanych danych. W oparciu o te dane, portret „króla planet" rysuje się dość wyraźnie, i to zarówno dosłownie — na obrazach w świetle widzianym, jak i w odniesieniu do innych rodzajów badań. Oczywiście obrazy stanowią najefektowniejszy plan wypraw próbników Jowisza. PIONEER-10 dostarczył ich w sumie 340, z czego 80 było doskonalszych, niż zdjęcia wykonywane przez ziemskie teleskopy. Najmniejsze szczegóły zauważalne na obrazach mają rozmiary liniowe 200 km (na zdjęciach ziemskich około 1000 km). Z kolei przy pomocy fotopolarymetru PIONEERa-11 uzyskano około 500 obrazów Jowisza i jego księżyców, a 20 z tych obrazów było jeszcze lepszej jakości niż najdokładniejsze obrazy z PIONEERa-10.

Sposób pracy fotopolarymetru obrazowego różni się do sposobu pracy stosowanych w innych pojazdach kosmicznych obrazowych kamer TV (np. typu Vidicon) czy urządzeń fototelewizyjnych (telefoto). Fotopolarymetr próbników PIONEER, a właściwie jego teleskop o ogniskowej 86 mm i źrenicy wejściowej 25 mm, kierowany był kolejno pod różnymi kątami w stosunku do osi obrotu próbnika. Kombinacja tego ukierunkowania i ruchu obrotowego pozwalała odbierać strumień świetlny płynący z kolejnych, wąskich, sąsiadujących z sobą wycinków przestrzeni znajdujących się przed próbnikiem. Strumień świetlny rozdzielano w układzie optycznym na składowe czerwoną i niebieską i stosując metodę „punkt po punkcie" analizowano jego natężenie (lub polaryzację), formując ciąg sygnałów elektrycznych odwzorowujących zmiany natężenia. Dekodując na Ziemi otrzymane drogą radiową sygnały elektryczne, uzyskiwano z powrotem obrazy czerwony i niebieski złożone z dużej ilości punktów o różnej jasności. Wielkość obszaru repezentowanego przez każdy z punktów określała zdolność rozdzielczą.

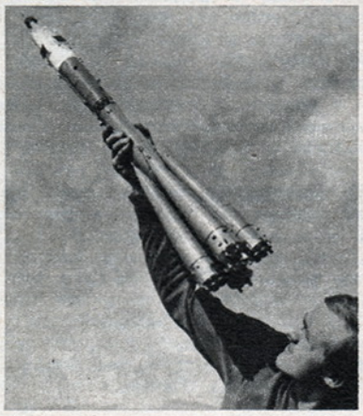
Z pomocą komputerów oczyszczano obrazy z przypadkowych zakłóceń, poprawiano ich geometrię (uzyskiwanie pojedyńczego obrazu trwało kilkadziesiąt minut, przez co poszczególne jego fragmenty miały zniekształcone proporcje) oraz dodawano brakującą do pełnej skali kolorów barwę zieloną. Natężenie barwy zielonej dla poszczególnych obszarów ustalał komputer w oparciu o równolegle prowadzone obserwacje naziemne Jowisza.

Uzyskane dzięki próbnikom PIONEER obrazy ukazują układy chmur jowiszowych rozciągniętych w postaci różnobarwnych — szarych, brązowych, purpurowych, żółtych, brązowych, czerwonych, niebieskich, usytuowanych równoleżnikowo ciemnych pasów i wyraźnie jaśniejszych niż pasy stref. Pasy i strefy w okolicach równikowych i podbiegunowych są bardziej jednorodne, niż w średnich szerokościach geograficznych, gdzie obserwuje się bogactwo zróżnicowanych kształtów i barw obłoków.

Jowisz oglądany z powierzchni najbliższego księżyca.

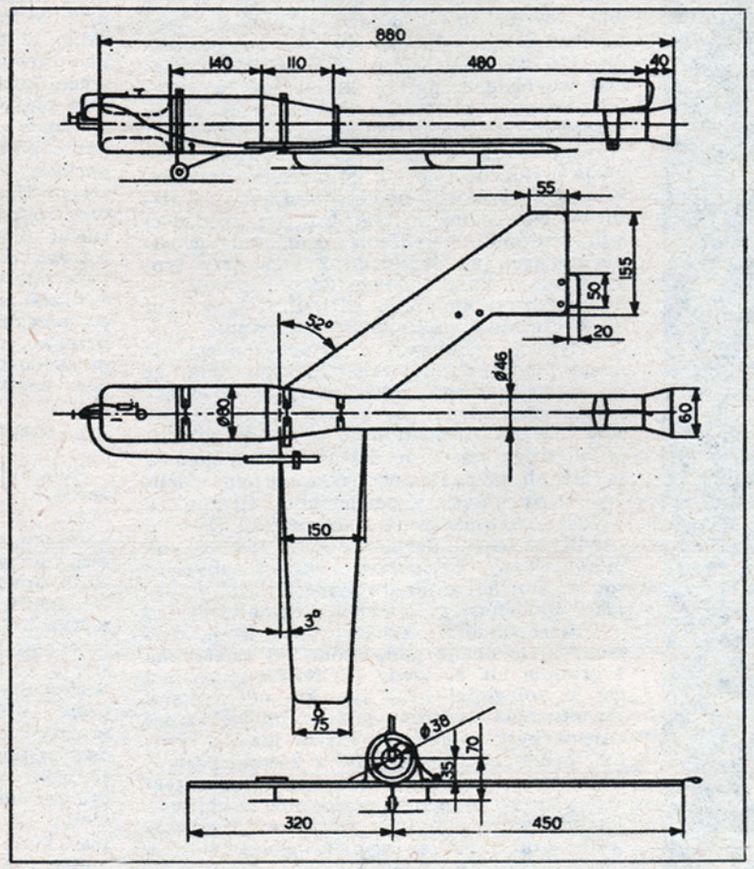
CIĄG DALSZY NASTĄPI

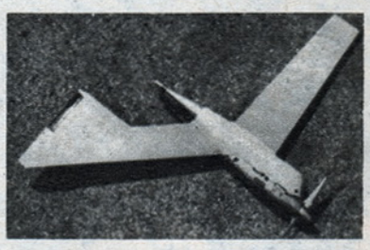
MAŁE LOTNICTWO ZA GRANICĄ



SOJUZ-II

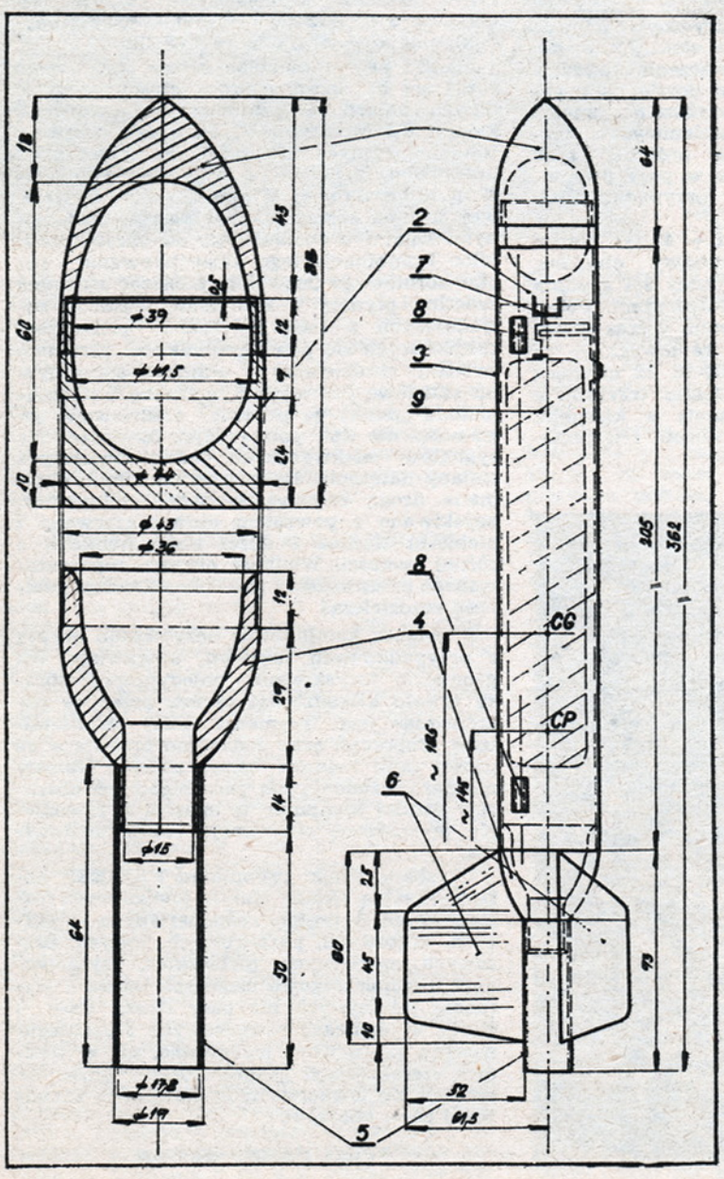
Modelarze z CSRS są wielkimi entuzjastami modelarstwa kosmicznego, a szczególnie budowy modeli redukcyjno-latających. Na zdjęciu wyżej przedstawiamy jednego z utalentowanych konstruktorów Vladimira Hadacza, z pięknie wykonanym — i nagrodzonym na zawodach — modelem radzieckiej rakiety nośnej. A oto zestawienie barw stosowane w rakietach typu „Sojuz": zielony cały kadłub, biała część przednia, za wieżą ratowniczą i błyszczący dural nad połączeniem drugiego stopnia i części silników stopnia pierwszego.





SZYBKI MODEL NA UWIĘZI

Modelarz radziecki S. Żidkow zbudował przed laty oryginalny model na uwięzi o niesymetrycznym układzie skrzydeł. Model wyposażony jest w silnik odrzutowy (pulsacyjny), tworzący właściwy kadłub konstrukcji. Plan tego modelu zamieszczamy obok. W oparciu o model radzieckiego konstruktora mieszkaniec Berlina Zachodniego A. Kaschulla zbudował model wyposażony w silnik spalinowy. Na razie model osiągał prędkość około 220 km/h. Dodajmy, że oryginalny model z napędem odrzutowym osiągał prędkość około 400 km/h. W każdym bądź razie obie konstrukcje są niezwykle interesujące i kto wie, czy dalsze ich rozwinięcie nie przyniesie nowych sukceesów konstruktorom. Na zdjęciu powyżej — model z napędem śmigło-silnikowym.



MODEL ŚMIGŁOWCA

Wśród zdalnie kierowanych modeli śmigłowców produkowanych w zestawach do samodzielnej budowy, uwagę zwiedzających tegoroczne targi zabawek w Norymberdza (RFN) zwracał model śmigłowca upodobniony do „Heli-Baby". Model ma wirnik dwułopatowy z prętami ustateczniającymi systemu Bella o średnicy 1000 mm, długość kadłuba wynosi 940 mm, masa całkowita modelu 2800 g, silnik o pojemności skokowej 6,5 cm³, aparatura do zdalnego kierowania — czteroczynnościowa. W odróżnieniu od dotąd produkowanych zestawów model pokazany na zdjęciu powyżej odznacza się bardzo uproszczoną konstrukcją. Uwagę zwraca łatwy dostęp do wszystkich podzespołów silnika i aparatury kierującej — zaleta bardzo ważna podczas wszelkiego rodzaju prób.

RAKIETA TRANSPORTOWA

Oryginalny model zawodniczy do uniesienia świeżego jajka w komorze pojemnika. Sztuka polega na tym, aby jajko podczas startu, lotu i po wylądowaniu nie zostało uszkodzone. Wbrew pozorom sprawa nie należy do łatwych. Konstruktorem modelu jest Vladimir Baar z CSRS. Wszystkie wymiary umożliwiające wykonanie modelu pokazano na rysunku z lewej. Materiałem do budowy modelu rakiety transportowej jest papier i balsa. Spadochron ma dość dużą średnicę 2000 mm, aby zapewnić jak najbezpieczniejszy powrót ładunku na ziemię. A oto oznaczenia zamieszczone na rysunku: 1—2 rozdzielana część głowicowa, pomieszczenie na ładunek, 3 — kadłub papierowy nawinięty na wzorcu o średnicy 43 mm, 4 — stożek przejściowy — balsa, 5 — obudowa silnika, 6 — stateczniki — balsa 2 mm grubości, 7 — haczyk głowicy, 8 — zaczep rurkowy — papier, 9 — spadochron — sklejony z dwóch arkuszy igelitu po 2000 x 1000 mm. Masa własna modelu 40 g. Orientacyjna masa ładunku — jajka 30 g.

KLUB AMATORÓW KONSTRUKTORÓW KAK

NOWI CZŁONKOWIE

208. **BALCEROWSKI Jerzy,** 09-200 Sierpc, ul. Wiosny Ludów 9/5. Lat 19.

209. **GRUSZKA Ryszard,** 38-317 Bystra, pow. Gorlice, PTR (Internat). Uczeń technikum. Lat 18. Interesuje się szybownictwem.

210. **HRYCEWICZ Stanisław,** 37-713 Moćkowice, Ujkowice 142, pow. Przemyśl. Uczeń. Lat 18.

211. **JURCZYK Grażyna,** 66-200 Świebodzin, ul. Sikorskiego 11/2, woj. zielonogórskie. Uczennica. Lat 18. Interesuje się przede wszystkim samolotami.

212. **KUNDERA Janusz,** 25-625 Kielce, ul. Piękoszowska 54/6. Student. Lat 25. Interesuje się miękkopłatami o zwiększonej sprawności.

LOTNIE

KWAŚNY Sławomir i **BRANICKI R. — Zielona Góra, Piotr POTEMPA — Tychy.** Adresy sklepów sprzedających rurki duralowe podane były w KAK-u rysunki wykonawcze nowej lotni są w opracowywaniu. Zamieścimy je w „SP".

SILNIK

MAKOWSKI Andrzej — Pieszyce, woj. wrocławskie. Silnik motocyklowy będzie za słaby do napędu samolotu o masie 200 kg.

DZIĘKUJEMY

Piotr Jewkwer — Podkowa Leśna. Dziękujemy za ciekawe uwagi i życzenia. Postaramy się je cześciowo spełnić.

Jozef Vas — Levice, CSRS. Dziękujemy za miły list. Życzenie spełniliśmy.

KOŁA

Witold Sobieszczański (00-550 Warszawa, Pl. Konstytucji 6 m. 14) ma zbędne trzy ułożyskowane koła pompowane 260 x 85 milimetrów.

INNY SAMOLOT — INNA NAZWA

Józef Czernek — Kraków. Dziękujemy za list. Naszym zdaniem jest to inny samolot i jego konstruktor mógł go nazwać dowolnie. A konsultacji nie było.

GODŁO DLA PILOTÓW LOTNI

Janusz Kundera — Kielce. Dziękujemy za propozycję rozpisania konkursu na odznakę polskich pilotów lotni oraz regulaminu jej przyznawania. Sprawa będzie na pewno aktualna, gdyż KAK nabierze form organizacyjnych. Witamy w gronie członków KAK!

JEDYNACZKA (NA RAZIE)

Grażyna Jurczyk ze Swiebodzina napisała nam bardzo miły list o swych lotniczych zainteresowaniach konstruktorskich i ambitnych zamierzeniach na na przyszłość. Serdecznie witamy w KAK pierwszą jego członkinię!

JAK LATANO NA PIERWSZYCH MISTRZOSTWACH ŚWIATA

Powyżej: Stąd startowano. Trasa zawodnicza była wytyczona małymi balonami na uwięzi. Lądowisko znajdowało się 600 m niżej. Startuje lotnia z 2 wziernikami wierzchołkowymi, ułatwiającymi obserwację w locie.

Z lewej, kolejno od góry:

Lądowanie na punkt (M. Kurass — RFN — 11 miejsce).

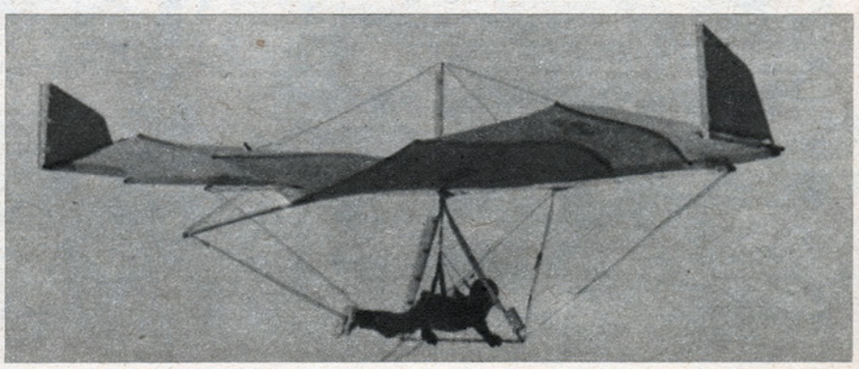
Lądowanie w pozycji leżącej (M. Harker — USA — 39 miejsce).

Ląduje na punkt mistrz świata — D. Cronk z USA. 26 lat. Ponad 5000 lotów na lotniach.

W oczekiwaniu na obszerny reportaż z I (nieoficjalnych) mistrzostw świata pilotów lotni, który jest przygotowywany przez członków naszej ekipy, zamieszczamy przegląd zdjęć z tej imprezy, zaczerpniętych z czasopism: „Aerokurier" i „Flug Revue".

Przypominamy, że mistrzostwa zostały rozegrane w marcu br. w Kössen, w Austrii, z udziałem ok. 300 zawodników, w tym ekipy polskiej.

Oto piloci lotni — pierwsi mistrzowie świata: 1 — David Cronk (USA), 2 — Werner Tscherne (Szwajcaria), 3 — Roy Haggard (USA).



Lotnia ze statecznikami i owiewkami wsporników. Leci T. Pegniny z USA (23 miejsce).

Świadectwo typu dla rolniczego Mi-2 miało być wydane lada dzień...

POLSKIM ŚMIGŁOWCEM do AFRYKI

Mgr inż. RYSZARD WITKOWSKI — korespondencja własna

W rozpoczętym poniżej cyklu reportaży opisany został pierwszy w historii lotnictwa lot polskiego śmigłowca na Czarny Ląd. Chociaż przelot śmigłowca Mi-2 z Polski do Libii miał inne zadania, to jednocześnie był wyczynem, który zasługuje na uwagę. Otóż śmigłowiec, który niemal z natury rzeczy przeznaczony jest do lotów krótkodystansowych, przebył trasę długości 4 500 kilometrów, napotykając po drodze na wszelkie możliwe warunki atmosferyczne oraz terenowe: góry, morza i pustynie. Mi-2 spisał się przy tym znakomicie. A więc piękny to wyczyn polskiej załogi i polskiego śmigłowca ze Świdnika. (Red.)

CZY CHCIAŁBY PAN POLECIEĆ DO LIBII?

Na pytanie takie trudno znaleźć inną odpowiedź niż twierdzącą. Zwłaszcza, gdy z dodatkowego komentarza wynika, że nie idzie o przelot w fotelu samolotu komunikacyjnego lecz za sterem śmigłowca Mi-2. Nie zastanawiając się zatem długo, odparłem pytającemu mnie telefonicznie przedstawicielowi WSK w Świdniku:

— Oczywiście, dawno tam nie byłem...

Te pół-żartem wypowiedziane słowa — oczywiście w żadną wyprawę śmigłowcem do Afryki w owym dniu 2 stycznia 1975 r. poważnie nie wierzyłem — stały się początkiem najbardziej barwnego i pełnego przeżycia w całej mojej dotychczasowej karierze lotniczej.

Wbrew pozorom wyprawa śmigłowca Mi-2 do Libii wcale nie była noworocznym kawałem kolegów ze Świdnika. Mając już za sobą wieloletni cykl badań i prób rolniczej wersji śmigłowca Mi-2 i oczekując lada dzień uzyskania z IKCSP dla tej maszyny świadectwa typu, otwierającego możliwość świadczenia w kraju i za granicą produkcyjnych usług agrolotniczych, świdnicka WSK wraz z PHZ „Pezetel" rozpoczęła energiczną akwizycję na różnych rynkach. Pierwszy zainteresował się tym Iran. W latach 1973 i 1974 śmigłowce Mi-2 prowadzone przez pilotów doświadczalnych inż. Wiesława Mercika i Stanisława Wiącka wykonały tam eksperymentalne zabiegi ochrony różnych upraw i zaskarbiły sobie dobrą opinię. Na rok 1975 zakontraktowano już pracę kilku maszyn. Z niewielkim opóźnieniem zgłosiły zapotrzebowanie na usługi śmigłowcowe nasze Państwowe Gospodarstwa Rolne. Tu „winnymi" byliśmy ja i inż. Stanisław Wielgus. Obaj pracowicie działaliśmy od maja do lipca 1974 r. na polach Kombinatów PGR Koźle, Kietrz i Głubczyce, siejąc postrach wśród mszyc, śmietek ćwiklanek i innych insektów oraz zwalczając bohatersko różne parchy jabłoni, mączniaki pszenicy i chwasty.

W grudniu 1974 r. handlowcom z „Pezetelu" udało się zainteresować śmigłowcem i jego możliwościami nowego klienta — Libijską Republikę Arabską. W pierwszych dniach stycznia w Trypolisie przedstawiciel „Pezetelu" na Libię mgr Rajmund Szwab i dyrektor libijskiej Technicznej Kompanii dla Zwalczania Szkodników w Rolnictwie Othman Mohammad Dżallal złożyli swe podpisy na arabskim oryginale kontraktu, który otworzyć miał dla polskiego śmigłowca Mi-2 drogę na Czarny Ląd.

Sukcesy akwizycji usług śmigłowcowych wynikały z zachęcających rezultatów, uzyskanych w czasie wspomnianych doświadczalnych zabiegów w kraju i za granicą. Rezultaty te wskazywały, że produkowany w Świdniku śmigłowiec wykonuje operacje agrolotnicze nieznacznie tylko drożej niż samolot, natomiast bardziej od niego dokładnie, a poza tym pracuje skutecznie również tam, gdzie samolot jest bezradny — w terenie górzystym na małych działkach, wśród wysokich przeszkód terenowych.

Kontrakt libijski, jak się dowiedziałem, dotyczyć miał właśnie takiego zabiegu, na którym samolot połamał sobie zęby. Mówiło się coś o palmach i bliżej nie sprecyzowanej oazie na Pustyni Libijskiej. Jedno było pewne: od wyników pierwszej pracy Libijczycy uzależniają dalsze porozumienie. Rzecz miała zatem charakter egzaminu śmigłowca i jego załogi. Wypływała z tego wielka odpowiedzialność, ale podnosiła też w moich oczach rangę przedsięwzięcia. Zresztą nie tylko w moich. Znaczenie eksperymentalnej wyprawy docenił chyba i mój dyrektor, który w nawiązaniu do oficjalnej prośby Świdnika o wypożyczenie mnie na tę wyprawę, sprawę postawił krótko:

— Ma pan na to ochotę?

— Trasa jest fascynująca, robota może być interesująca. Ochotę mam, choć na niezbyt długo.

— No, to zgoda.

To dyrektorskie zielone światło zostało zapalone dla mnie 20 stycznia, to jest na 3 dni przed planowanym odlotem śmigłowca do Afryki. Jak na lot, który pod względem długości oraz rozmaitości trasy miał być dla polskiego lotnictwa śmigłowcowego i pionierskim i rekordowym, było to naprawdę niewiele. Zwłaszcza, że do załatwienia było prawie wszystko: paszport z wpisami arabskimi, wizy, pieniądze, zastrzyki, przygotowanie nawigacyjne, sprawy rodzinne, no i służbowe Instytutu Lotnictwa.

Nie wiem jakimi cudownymi sposobami działał warszawski reżyser i organizator wyprawy mgr Żółtowski, ale jest faktem, że gdy 22 stycznia wieczorem opuszczałem stolicę biorąc swoim Fiatem kurs na Świdnik, miałem przy sobie wszystko potrzebne do podróży. Ściślej mówiąc brakowało mi tylko docelowej wizy libijskiej, ale zdobycie jej w Warszawie było poza możliwościami, gdyż po pierwsze: nie ma u nas ambasady tego kraju. Miałem jednak zapewnienie, że jeśli nie uda mi się uzyskać wizy gdzieś na trasie lotu (w Wiedniu, Belgradzie lub Rzymie), dostanę ją na pewno na lotnisku w Trypolisie, zaraz po przylocie.

Wyjeżdżając z Warszawy, miałem już komplet informacji dokąd lecę, jaką trasą, z kim i po co.

Docelowym moim punktem miała być oaza Tazerbo na Pustyni Libijskiej, leżąca w tej jej części, która nosi nazwę Piaszczystego Morza Kalanszo. Odległość oazy od stolicy Libii — Trypolisu — ok. 1 500 km. Kontraktowym terminem przybycia

Oto nasz Mi-2 w całej okazałości.

Działaliśmy na polach kombinatów PGR, siejąc postrach wśród mszyc...

Zdjęcia autora

śmigłowca do oazy był wyznaczony 1 luty 1975 r. W dniu tym oczekiwać miał na nas w Tazerbo sam minister Rolnictwa Libijskiej Republiki Arabskiej.

Trasa, na którą „Pezetel" uzyskał dla Mi-2 dyplomatyczną zgodę, miała prowadzić pomiędzy następującymi lotniskami: Świdnik — Kraków — Budapeszt — Belgrad — Dubrownik — Brindisi — Katania — Palermo — Tunis — Dżerba — Trypolis. Przebieg libijskiego odcinka trasy z Trypolisu do Tazerbo był pozostawiony do decyzji pełnomocnika „Pezetelu" w Libii, który obiecał zorganizować zaopatrzenie w paliwo na lądowiskach etapowych. Średnia długość odcinków na dolocie do Trypolisu wynosić miała 296 km, dalej po ok. 500 km, czyli na granicy zasięgu Mi-2.

Załoga moja miała się składać z dwóch pracowników Wytwórni Sprzętu Komunikacyjnego — PZL Świdnik im. Zygmunta Puławskiego: mechanika płatowcowo-silnikowego Romana Szczerbakiewicza (znanego rajdowca motocyklowego i wielokrotnego mistrza Polski w tej dyscyplinie sportu) oraz mechanika osprzętowo-radiowego Kazimierza Mazura. Po załatwieniu ostatnich formalności przedwyjazdowych w stolicy, wracali obaj ze mną do Świdnika, co stało się okazją do wymienienia uwag o czekającej nas egzotycznej wyprawie. Mazur był wyraźnie podekscytowany — lot do Afryki miał być dla niego w ogóle pierwszą w życiu wyprawą za granicę!

Od mechaników dowiedziałem się szczegółów przygotowania śmigłowca. Z egzemplarza SP-SDB usunięto ok. 100 kg zbędnego wyposażenia, m. in. fotele pasażerskie, tapicerkę, radiostację krótkofalową, instalację ogrzewania (mamy przecież lecieć do gorącej Afryki! — za powszechny pogląd o tym „gorącu" o mało nie zapłaciliśmy wszyscy przeziębieniem) i niektóre urządzenia automatyki. Zaopatrzono natomiast przód kadłuba w specjalne noże do cięcia drutów, z którymi kolizją jest dla śmigłowca rolniczego ogromnym niebezpieczeństwem. Śmigłowiec SP-SDB jest niestety jednosterem. Określało to jednoznacznie maksymalne obciążenie mnie pracą w locie: pilota, nawigatora oraz radiotelefonisty i nawet przez moment nie mogłem liczyć na potrzymanie drążka przez kolegów. Jak miała pokazać najbliższa przyszłość, pomogły tu... kolana. W sterowaniu śmigłowcem tymi elementami ciała nabrałem dużej wprawy.

Wiadome wreszcie było i zadanie wyprawy. W oazie Tazerbo, liczącej według danych oficjalnych kilkaset tysięcy palm daktylowych (które dla mieszkańców są jednym z głównych źródeł utrzymania), żeruje pewien niepozorny insekt, znacznie obniżający plony. W okresie zimy, najpóźniej do dnia rozpoczęcia kwitnienia palm wypadającego ok. 15 lutego, istnieje możliwość zwalczania larw tego insekta. Liście palm muszą być w tym celu intensywnie opryskane specjalnym preparatem. Rząd libijski, za pośrednictwem Technicznej Kompanii dla Zwalczania Szkodników w Rolnictwie, zobowiązał się wobec mieszkańców oazy do podjęcia walki z insektami. Gdyby w sposób skuteczny udało się wykonać zabieg śmigłowcem, byłoby realne uzyskanie zlecenia na powtórzenie tej pracy na terenie wszystkich oaz w Libii. Nie trzeba być nadmiernie biegłym w rachunkach, aby dostrzec w tym szansę kontraktu o milionowej wartości.

W „Pezetelu" uprzedzono mnie, że o tej szansie wiedzą także i inni międzynarodowi wykonawcy usług agro. Wielka firma francuska „Gyra—France" dostarczyła już do Libii jeden ze swych śmigłowców. Znam tę firmę, dysponuje śmigłowcami znacznie lżejszymi od naszego Mi-2; Bell-47 i „Lama", ale liczę, że w bezpośredniej konkurencji powinniśmy wygrać m. in. dzięki większemu udźwigowi.

Gdy dotarłem do Świdnika, był już późny wieczór. Było dobrze po północy, gdy skończyliśmy z mgr. Ryszardem Kosiołem omawianie ostatnich szczegółów wyprawy. Za kilka godzin miałem rozpocząć lot o długości czterech i pół tysiąca kilometrów, przez siedem krajów i dwa morza.

CIĄG DALSZY NASTĄPI

SZYBOWIEC KLASY STANDARD DG-100

Szybowiec klasy standard Dirks-Glaser DG-100, którego prototyp oblatano w maju 1974 r., jest seryjną wersją opisywanego już w „SP" (nr 16/1973) szybowca D-38, zbudowanego przez koło studentów politechniki w Darmstadt (Akaflieg Darmstadt). Konstruktorem szybowca jest inż. Wilhelm Dirks, a produkcja w liczbie 4 szybowców podjęta została przez wytwórnię Glaser w RFN.

Ważną cechą szybowca jest możliwość zabrania do 80 litrów balastu wodnego, co pozwala na dostosowanie własności lotnych szybowca do panujących warunków termicznych.

DG-100 jest jednomiejscowym wysokowyczynowym szybowcem klasy standard zbudowanym w układzie wolnonośnego grzbietopłata, konstrukcji przekładkowej.

Płat o obrysie dwutrapezowym składa się z dwóch połówek łączonych z kadłubem. Profil laminarny Wortmann FX 61—184 na 60% rozpiętości, przechodzący dalej w FX 60-126.

Lotki różnicowe. Klap brak, zastosowano natomiast hamulce płytowe typu Schempp-Hirth.

Konstrukcja płata dźwigarowo-kesonowa. Dźwigar skrzynkowy o pasach z włókien szklanych (roving). Skorupa kesonu składa się z dwóch warstw laminatu szklanego z wypełniaczem ze spienionego tworzywa.

Kadłub o przekroju owalnym ma nowoczesny, zwężony z tyłu kształt. Konstrukcja również skorupowa, jednakże bez wypełniacza. Kabina pilota przykryta jest dużą wpisaną w obrys dwuczęściową osłoną z pleksi, zapewniającą wyjątkowo dobrą widoczność. Do wsiadania otwiera się tylko tylna część osłony.

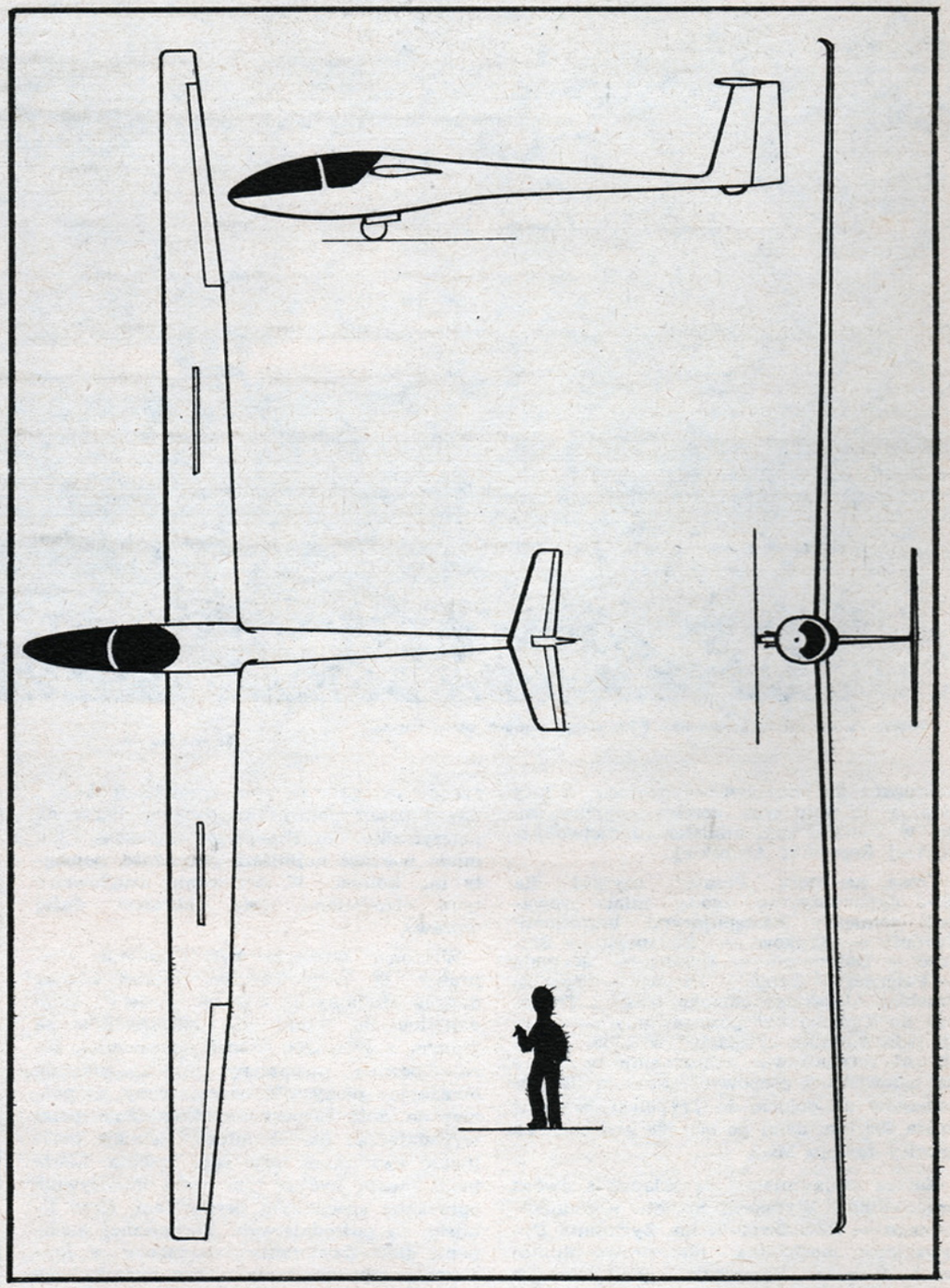
Usterzenie wolnonośne w układzie litery „T". Skośne usterzenie wysokości — płytowe (całkowicie ruchome), wyposażone w dużą klapkę dociążającą.

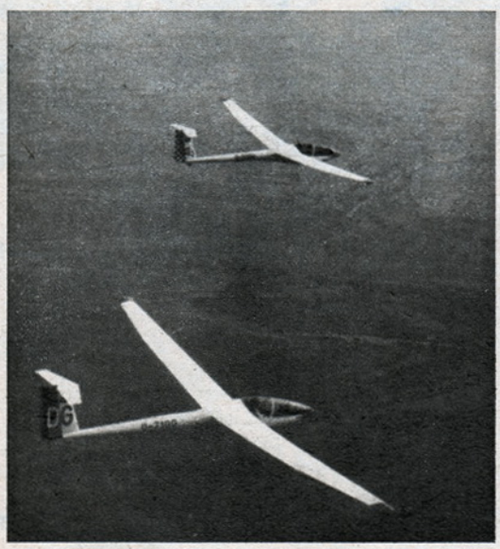
Konstrukcja całego usterzenia — skorupowa, przekładkowa, z wyjątkiem steru kierunku, który jest kryty płótnem.

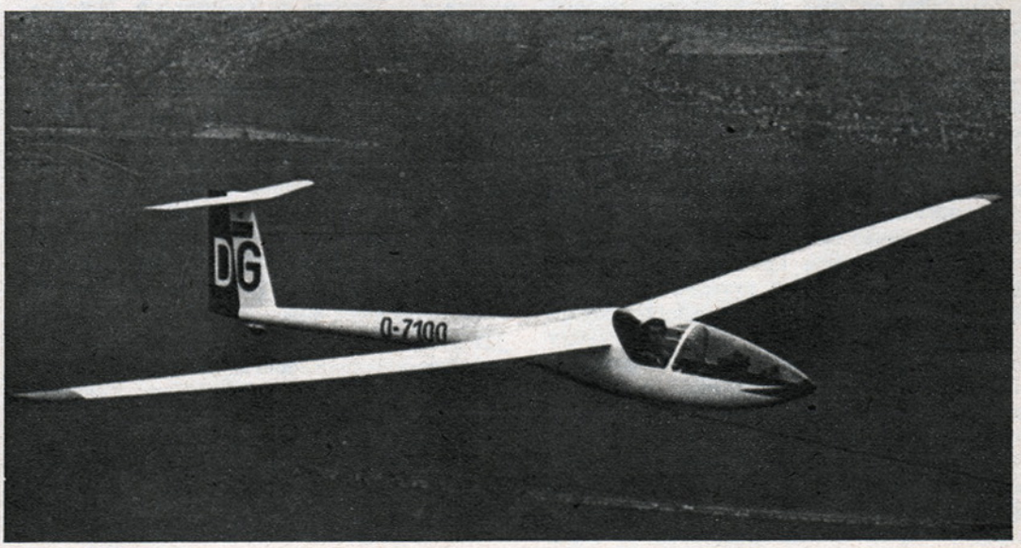
Podwozie jednokołowe, całkowicie chowane w locie. Pod statecznikiem pionowym umieszczona jest płoza ogonowa.

(J.S.)

Wymiary: Rozpiętość — 15,00 m, długość — 7,00 m, wysokość — 1,70 m, pow. nośna — 11,0 m², wydłużenie — 20,4.
Masy: Masa własna — 220 kg, balast wodny — 80 kg, masa całkowita — 275 do 385 kg, obciążenie pow. 25 do 35 kg/m².
Osiągi: Doskonałość max. (masa — 275 kg) —37,5 przy prędkości 88 km/h, dokonałość max. (masa — 363 kg) — 39,4 przy prędkości — 100 km/h, opadanie min. (masa — 275 kg) — 0,6 m/s przy prędkości 70 km/, opadanie min. (masa — 363 kg) — 0,7 m/s przy prędkości — 80 km/h, prędkość min. 62 do 69 km/h, prędkość max. dopuszczalna) — 250 km/h.







Pierwszy satelita hinduski, wprowadzony na orbitę okołoziemską 19 kwietnia, nosi imię sławnego astronoma i matematyka Aryabhata, żyjącego w piątym wieku naszej ery. Informacją tą uzupełniamy poprzednio już podaną wiadomość o nowym satelicie. Z nowszych doniesień wynika, że satelita obiega Ziemię po orbicie zbliżonej do kołowej, na wysokości w apogeum 623 km, a perigeum 564 km. Prasa zachodnia wymienia nawet sumę ponad sześciu milionów dolarów amerykańskich, którą pochłonęła budowa satelity. Ta sama prasa podkreśla, że już po raz drugi radziecka rakieta nośna wyniosła sztuczny obiekt kosmiczny pochodzący nie z państw socjalistycznych. Pierwszym tego rodzaju obiektem był francuski satelita SRET-1, umieszczony w przestrzeni kosmicznej 4 kwietnia 1972 r. Źródła francuskie wymieniają przyszłościową rakiętę hinduską, noszącą oznaczenie SLV-3. Ma ona być zdolna do wyniesienia masy użytecznej około 600 kg, na orbitę geostacjonarną (w r. 1980). Niewykluczone, iż rakieta ta będzie wyposażona w silniki pracujące na licencyjnym francuskim materiale pędnym. Niedawno specjaliści z Indii przebywali we francuskich ośrodkach kosmicznych.

Tymczasem przygotowania do lotu statków „Sojuz"—„Apollo" postępują naprzód. Oto w połowie maja przedstawiono korespondentom zagranicznym akredytowanym w Moskwie radziecki ośrodek kierowania lotami kosmicznymi. Ośrodek położony jest w odległości około 20 km od stolicy ZSRR. W rozległych zabudowaniach pracują służby łączności, obliczeniowe, analityczne i dyspozycyjne. Podczas lotu ośrodek skupia około 400 specjalistów na każdej zmianie. W centralnej części ośrodka znajduje się wielka sala, w której podczas lotów czuwa około 25 specjalistów wyposażonych w monitory telewizyjne i specjalne środki łączności. Elektroniczne zegary wskazują czas moskiewski, Greenwich i Houston. Na ścianie umieszczona jest duża mapa świata z zaznaczonymi „szlakami kosmicznymi". 13 maja przeprowadzono jedną z prób naziemnych środków łączności, pozorując start „Sojuza". Próba wypadła zadowalająco.

W chwili, gdy przekazujemy poniższe informacje, powinien wystartować (po nieudanym starcie w lutym roku bieżącego) nowy satelita łącznościowy „Intelsat-IV". Następny obiekt z tejże serii oznaczony literą „A" zostanie umieszczony na orbicie okołoziemskiej w lipcu b.r. Drugi natomiast satelita łącznościowy francusko-zachodnioniemiecki „Symphonie-2", ma być wprowadzony na orbitę okołoziemską w sierpniu lub wrześniu b.r. Satelita wyrzucony zostanie przy użyciu amerykańskiej rakiety nośnej „Thor-Delta". Na marginesie informacji o tym satelicie warto wspomnieć, że podczas tegorocznego Salonu Lotnictwa i Astronautyki w Paryżu na lotnisku Le Bourget demonstrowany będzie system łączności za pośrednictwem pierwszego satelity „Symphonie". Antena francuska Narodowego Centrum Badań Kosmicznych o średnicy 8,8 m umożliwi nawiązanie łączności poprzez satelitę między Francją, Kanadą i Związkiem Radzieckim. Dodać warto, że będzie to pierwszy publiczny pokaz tego rodzaju.

Jeśli już wymieniamy bieżące osiągnięcia i odnotowujemy nieomal każdy start nowego obiektu kosmicznego, trzeba przypomnieć, że w dalszym ciągu wokół Księżyca obiega radziecki próbnik księżycowy „Łuna-22". Akurat drugiego czerwca mija rok od chwili wprowadzenia próbnika na orbitę wokółksiężycową. Próbnik porusza się na wysokości 1409 km w punkcie maksymalnym i 200 km w punkcie minimalnym od powierzchni Srebrnego Globu.

Na zakończenie informacja z USA, która zaciekawi może fotoamatorów. Otóż w przyszłych lotach kosmicznych na statku „Space Shuttle" nie będą stosowane aparaty fotograficzne dużego formatu, a po prostu małoobrazkowe na film 35 mm. Twierdzi się bowiem, że sprawność obiektywów nowoczesnych aparatów małoobrazkowych oraz filmów jest tak wysoka, że nie ustępuje dużym kamerom i szerokiej taśmie. Poza tym chodzi o masę aparatu i wyposażenia, a może też, nie śmiem przypuszczać — o cenę. Jaki typ aparatu zostanie wybrany, jeszcze nie ogłoszono.

P.E.

Z LOTU PO ŚWIECIE

SPORT

Tytuły Zasłużonego Mistrza Sportu ZSRR otrzymali ostatnio: Marina Popowicz, Natalia Siergiejewa, Maja Kostina i Mikołaj Uszmajew. Marina Popowicz ma na swym koncie 13 międzynarodowych rekordów samolotowych (12 z nich nie zostało jeszcze pobitych); Natalia Siergiejewa — jest autorką również 13 międzynarodowych rekordów spadochronowych (wykonała ponad 3000 skoków, jest absolutną mistrzynią świata na rok 1974); Maja Kostina — ustanowiła aż 36 międzynarodowych rekordów spadochronowych (wykonała 3500 skoków, jest mistrzynią świata na rok 1974 w skokach z opóźnionym otwarciem spadochronu); Mikołaj Uszmajew — jest posiadaczem 15 międzynarodowych rekordów spadochronowych (wykonał 4000 skoków, jest absolutnym mistrzem świata na rok 1974).

Do mistrzostw świata samolotów lekkich, jakie odbędą się w Szwecji, w dniach 23—25 sierpnia (lotnisko Gävle — Sandvikens), przygotowują się intensywnie poszczególne ekipy krajowe. Do mistrzostw zgłoszono już 13 ekip narodowych, grupujących pilotów bez ograniczenia wieku, płci, tak cywilnych jak i wojskowych.

O 13 procent mniej niż w r. 1973 wydano w r. 1974 we Francji licencji pilotów samolotowych i szybowcowych (wśród pilotów do 21 lat — o 20% mniej). Ilość wydanych w r.ub. licencji pilota prywatnego wynosi 3255 (w r. 1973 — 3455). Także ilość wylatanych godzin zmniejszyła się o 5%, a wśród członków aeroklubów o 11%.

Aeroklub RFN zrzesza obecnie 50 156 członków: 6,66% młodzieży do 15 lat, 15,68% młodzieży między 16 i 21 latami oraz 77,64% dorosłych. W jedenastu krajach republiki federalnej znajduje się ogółem 1105 samolotów (do 2000 kg masy całkowitej), 593 motoszybowce i 3786 szybowców.

PRZEMYSŁ

Projekt ustawy o nacjonalizacji przemysłu lotniczego przedstawił w parlamencie rząd brytyjski. Przewiduje się utworzenie dwóch zarządów państwowych, które przejęłyby takie duże prywatne Zakłady jak British Aircraft Corporation i Hawker Siddeley Group. Ich dotychczasowi właściciele otrzymaliby odszkodowanie. Brytyjski przemysł lotniczy znajduje się w kryzysowej sytuacji. W ciągu ostatnich lat musi on ustępować miejsca amerykańskiej konkurencji. Nie udały się próby nawiązania efektywniejszej współpracy z innymi producentami samolotów w Europie zachodniej.

TRANSPORT I KOMUNIKACJA

Sześciokrotnie zwiększyła się od 1960 roku długość mongolskich linii lotniczych. Obecnie wszystkie rejony Mongolii mają regularne połączenia lotnicze ze stolicą Ułan Bator. Związek Radziecki i Polska dostarczają Mongolii nowoczesnego sprzętu lotniczego. Specjaliści radzieccy biorą udział w projektowaniu nowego międzynarodowego portu lotniczego pod Ułan Bator.

39 samolotów liczy obecnie park maszyn greckich linii lotniczych „Olympic Airways": 2 Boeing-747, 6 Boeing-707, 6 Boeing-727, 7 Boeing-720, 7 Nihon YS-11A (japońskie) oraz 11 różnego rodzaju lekkich samolotów i śmigłowców. W skład personelu latającego wchodzi 1145 osób, personelu naziemnego — 5265 osób.

Regularną komunikację aerobusami A-300B rozpoczyna towarzystwo „Air France" na trasie Nowy Jork — wyspy Morza Karaibskiego. Dotychczasowe rezultaty eksploatacji tego typu samolotów na trasie Londyn — Paryż są bardzo dobre. W najbliższej przyszłości aerobusy A-300B w barwach „Air France" skierowane będą na trasy do Tunisu, Aten i na Bliski Wschód.

W roku ubiegłym „Aerofłot" przewiózł w lotach międzynarodowych 1705 tys. pasażerów — o 25% więcej niż w 1973 oraz 47 tys. ton ładunków — o 11% więcej. Ogólna praca przewozowa wyniosła 665,8 mln tkm.

NRD zawarła umowę o komunikacji lotniczej z Turcją. Należy się spodziewać otwarcia w krótkim czasie linii lotniczej „Interflugu" do Istambułu.

W I kwartale br. przewozy lotnicze głównych towarzystw amerykańskich były w porównaniu z analogicznym okresem roku ubiegłego o 3,5% niższe. Równocześnie zwiększył się znacznie deficyt finansowy.

W związku ze spadkiem przewozów, Zrzeszenie Towarzystw Amerykańskich ATA zwróciło się do władz lotniczych USA o spowodowanie drogą administracyjną zmniejszenia zaoferowania na liniach międzynarodowych, głównie zaś na liniach transatlantyckich.

Powołując się na rozluźnienie dyscypliny w stosowaniu uchwał IATA, towarzystwo „Pan American" postanowiło przestać uznawać zawarte w ramach IATA porozumienia w sprawie wysokości prowizji udzielanych przy sprzedaży biletów i zamierza stosować wyższe stawki konkurencyjne (10 zamiast 7%). Wywołało to z jednej strony żądania zaostrzenia sankcji wobec łamiących przyjęte porozumienia, z drugiej zaś zapowiedzi szeregu towarzystw pójścia śladami Pan-Am'u. IATA zwołała w tej sprawie nadzwyczajną konferencję.

W meetingu lotniczym, zorganizowanym z okazji otwarcia nowego lotniska Lyonu Satolas, uczestniczyło ponad 100 tysięcy osób, a równocześnie 250 mieszkańców Lyonu manifestowało w obronie zagrożonego środowiska. Te liczby — podkreśla prasa francuska — mówią same za siebie.

Sześć nowych samolotów strażackich Canadair CL-215 zakupiła w Kanadzie Francja — zakomunikował minister spraw wewnętrznych Francji Michel Poniatowski.

PORTY LOTNICZE

Listę 10 najbardziej niebezpiecznych lotnisk komunikacyjnych świata opublikował międzynarodowy związek pilotów komunikacyjnych. Są to lotniska: w Los Angeles, Teheranie, Hongkongu, Rimini, Bari, Alghero, Korfu, Rodos, Osaka i Naha. Na wytypowanie tych lotnisk wpłynęły przede wszystkim: brak urządzeń automatycznego systemu lądowania, niewystarczające oświetlenie oraz ryzykowny układ pasów startowych.

MILITARIA

W bazie amerykańskiej Edwards bawiła w marcu br. grupa zachodnioniemieckich ekspertów wojskowych, aby przeprowadzić badania samolotu F-15 „Streak Eagle", w celu ewentualnego zakupu tych maszyn dla lotnictwa RFN. Próby w locie przeprowadzili piloci doświadczalni z RFN.

Śmigłowiec wojskowy USA rozbił się w pobliżu amerykańskiej bazy lotniczej w Tajlandii. Zginęła 4-osobowa załoga i 19 żołnierzy.

ROK ZAŁOŻENIA 1930

SKRZYDLATA POLSKA

Wyróżniona Dyplomem Honorowym Fédération Aéronautique Internationale w Paryżu.

REDAKCJA
ul. Widok 8, 00-023 Warszawa
Telefon: 27-33-78

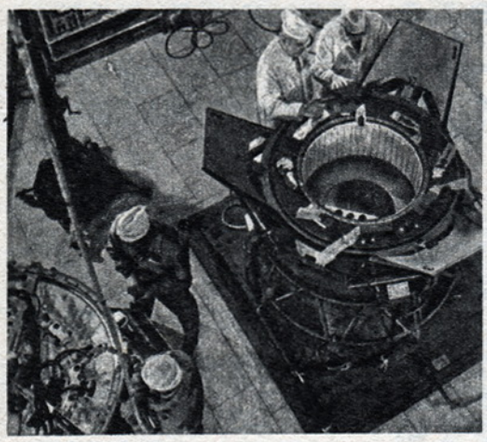
WYDAWCA:
Wydawnictwa Komunikacji i Łączności
ul. Kazimierzowska 52,
02-546 Warszawa, tel. 49-27-51 do 9

TYGODNIK LOTNICZY I ASTRONAUTYCZNY

REDAGUJE ZESPÓŁ: JERZY R. KONIECZNY — redaktor naczelny, JANUSZ WOJCIECHOWSKI — zastępca redaktora naczelnego, JERZY ZARĘBSKI — sekretarz redakcji, PAWEŁ ELSZTEIN, TADEUSZ MALINOWSKI, HENRYK KUCHARSKI — zastępca sekretarza redakcji. STANISŁAW SZYMAŃSKI — redaktor graficzny, IRENA BĄKOWICZ — redaktor techniczny.

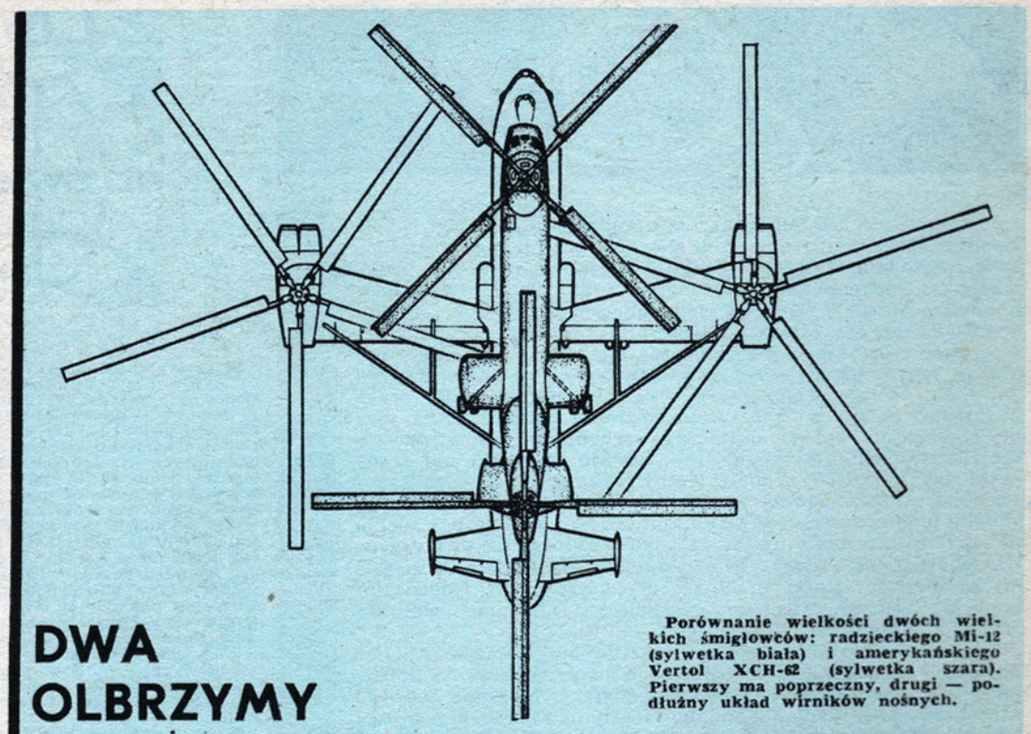
WARUNKI PRENUMERATY: cena prenumeraty krajowej: rocznie 156 zł, półrocznie — 78 zł, kwartalnie — 39 zł. Instytucje państwowe i społeczne, zakłady pracy, szkoły itp. mogą zamawiać prenumeratę wyłącznie w miejscowych oddziałach i Delegaturach Przedsiębiorstw Upowszechniania Prasy i Książki „Ruch", w terminie do 25 listopada na rok następny. Prenumeratorzy indywidualni w terminie do 10 dnia miesiąca poprzedzającego okres prenumeraty mogą opłacać prenumeratę w urzędach pocztowych i u listonoszy lub dokonywać wpłat na konto PKO Nr 1-6-100020 — Centrala Kolportażu Prasy i Wydawnictw „Ruch", 00-839 Warszawa, ul. Towarowa 28. **Prenumeratę ze zleceniem wysyłki za granicę,** która jest o 40% droższa od prenumeraty krajowej, przyjmuje Biuro Kolportażu Wydawnictw Zagranicznych „Ruch", 00-840 Warszawa, ul. Wronia 23, konto PKO Nr 1-6-100024. **Sprzedaż egzemplarzy numerów zdezaktualizowanych,** na uprzednie pisemne zamówienia, prowadzi Centrala Kolportażu Prasy i Wydawnictw „Ruch", 00-839 Warszawa, ul. Towarowa 28. OGŁOSZENIA: Cena ogłoszeń w tekście o wymiarach do 50 cm² — 10,50 zł za 1 cm². Ogłoszenia przyjmuje Dział Handlowy Wydawnictw Komunikacji i Łączności, 02-546 Warszawa, ul. Kazimierzowska 52. Za treść ogłoszeń redakcja nie odpowiada. **Redakcja zastrzega sobie prawo dokonywania niezbędnych poprawek i skrótów w publikowanych listach i korespondencjach. PRZEDRUK DOZWOLONY TYLKO ZA PODANIEM ŹRÓDŁA.** Rękopisów i ilustracji nie zamówionych redakcja nie zwraca. DRUK: Wojskowe Zakłady Graficzne, Warszawa, ul. Grzybowska 77. Podpisano do druku 23.V.1975 r. Zam. 4701 B-88
INDEKS 37703/37505

RAKIETĄ PO ŚWIECIE



„SOJUZ-APOLLO"

Zespoły specjalistów radzieckich i amerykańskich podczas wspólnych prób urządzeń połączeniowych statków „Sojuz" i „Apollo".



DWA OLBRZYMY

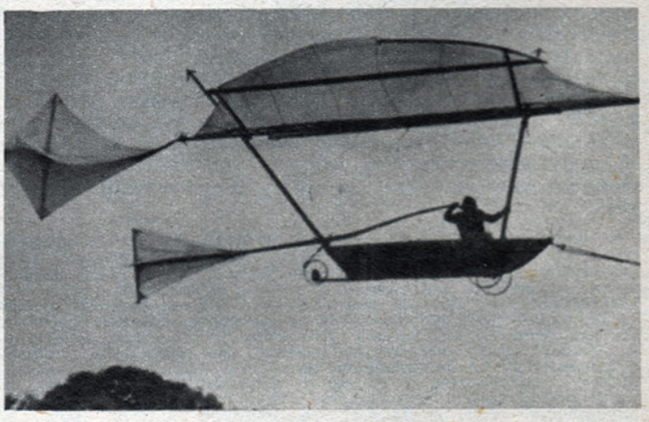
Porównanie wielkości dwóch wielkich śmigłowców: radzieckiego Mi-12 (sylwetka biała) i amerykańskiego Vertol XCH-62 (sylwetka szara). Pierwszy ma poprzeczny, drugi — podłużny układ wirników nośnych.

PRZEMIENNOPŁAT

Rysunek dobrze wyjaśniający zasadę działania przemiennopłata — śmigłowca kombinowanego, od pionowego startu — do lotu poziomego z dużą prędkością. Pokazany tu Bell-301 (XV-15) ma latać w 1975 r.

CO TO JEST?

To dziwne urządzenie służy do badań modelowych skuteczności anten radiowych w różnych położeniach samolotu w przestrzeni. Nadajniki wzorcowe znajdują się w odległości ok. 1 600 m. Na zdjęciu badany jest model samolotu B-707-320.

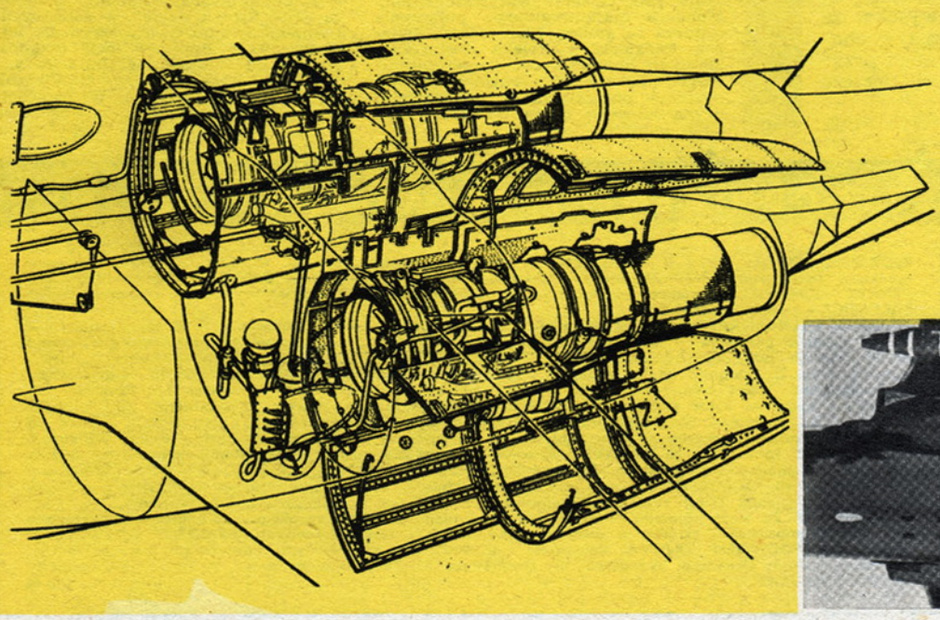


PO 120 LATACH

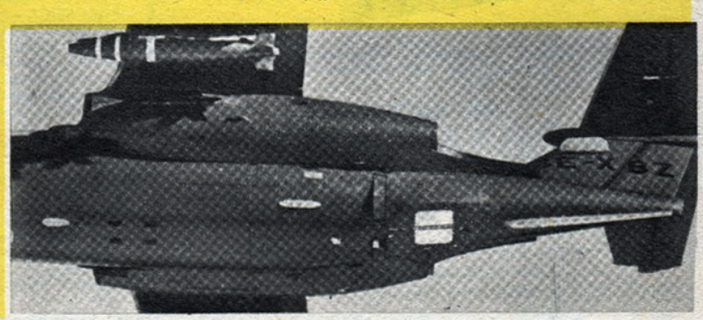
Na zamówienie telewizji brytyjskiej odtworzono szybowiec George Cayleya, na którym w 1853 r. przeleciano wąwóz szerokości ok. 400 m. Zbudowany obecnie wg zachowanych, a niedawno odnalezionych rysunków, szybowiec ma długość — 11,9 m, rozpiętość — 9,15 m i masę własną — ok. 90 kg. Konstrukcja — głównie ze sklejki, pokrycie — tkanina popelinowa.

I oto po 120 latach na odtworzonym szybowcu przeleciano pomyślnie ten sam wąwóz. Okazało się, że wbrew opiniom historyków techniki (którzy w ogóle odrzucali możliwość lotu na szybowcu Cayleya), pierwszy lot człowieka na szybowcu odbył się 37 lat przed Otto Lilienthalem (który w 1890 r. przeleciał zaledwie ok. 90 m). Więcej, pilot zrekonstruowanego szybowca Derek Pigott stwierdził już w pierwszym locie po wyholowaniu przez samochód na wysokość 15 m, że szybowiec jest stateczny i zadowalająco sterowny.

DWA SILNIKI



Przekrój perspektywiczny przedstawia rozwiązanie konstrukcyjne zabudowy 2 silników turboodrzutowych GE J-85 w szwedzkim 1—4-miejscowym samolocie szkolno-treningowym, rozpoznawczym, łącznikowym i lekkim szturmowcu SAAB-105G.

Prędkość max. przy ziemi — 970 km/h, na wysokości 10 000 m — 875 km/h. Masa własna — 3085 kg, masa całkowita — 6500 kg. Rozbieg — 410 m, dobieg — 675 m. Zasięg max. (z rezerwą na 20 min. lotu) — 2500 km. Wznoszenie na 10 000 m — 5,5 min.

Zdjęcia i rysunki: „Awiacja i Kosmonawtika", „Aviation Magazine", „Der Flieger", „Shell Aviation News".